Gesetzblatt für die Freie Stadt Danzig

Nr. 59 Ausgegeben Danzig, den 20. September 1938

Inhalt:

Tag		Seite
19. 9. 1938	Verordnung betreffend die Verkehrsordnung für die Beförderung von Gütern auf den Eisenbahnen im Gebiete der Freien Stadt Danzig	379

147

Verordnung

betreffend die Verkehrsordnung für die Beförderung von Gütern auf den Eisenbahnen im Gebiete der Freien Stadt Danzig.

Vom 19. September 1938.

Auf Grund des Artikels I des Gesetzes betreffend die Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 24. Oktober 1928 wird die ab 1. Dezember 1931 geltende Verkehrsordnung für die Beförderung von Gütern auf den Eisenbahnen im Gebiete der Freien Stadt Danzig (G.Bl. 1931, Nr. 64, Seite 799) mit Ausnahme der Anlage A, die einstweilen in Geltung bleibt, mit Wirkung vom 1. Oktober 1938 abgeändert und durch die anliegende Fassung ersetzt.

Danzig, den 19. September 1938.

Der Senat der Freien Stadt Danzig

P. A. V. 14 05 Greiser Dr. Wiers-Keiser

(Achter Tag nach Ablauf des Ausgabetages: 28. 9. 1938.)

Herausgeber: Geschäftsstelle des Gesetzblattes und Staatsanzeigers. — Druck von A. Schroth in Danzig.

Anlage zum Gesetzblatt Nr. 59 vom 20. September 1938.

Inhaltsverzeichnis

Seite

Titel I. Gegenstand und Geltungsbereich der Verkehrsordnung.

§ 1. Eisenbahnen und Sendungen, auf welche die Verkehrsordnung Anwendung findet . . . 3
§ 2. Ausführungsbestimmungen, Abweichungen . . . 3
§ 3. Von der Beförderung ausgeschlossene Gegenstände . . . 3
§ 4. Bedingungsweise zur Beförderung zugelassene Gegenstände . . . 4
§ 5. Beförderungspflicht. Durchgehende Beförderung. Reihenfolge der Beförderung . . . 4

Titel II. Frachtvertrag.

Kapitel I. Form und Bedingungen des Frachtvertrages.

§ 6. Inhalt und Form des Frachtbriefs . . . 6
§ 7. Haftung für die Eintragungen im Frachtbrief. Prüfung des Inhalts der Sendung. Frachtzuschläge. Maßnahmen bei Überlastung . . . 8
§ 8. Abschluß des Frachtvertrages. Frachtbriefdoppel . . . 11
§ 9. Tarife. Verbot von Sonderabmachungen . . . 12
§ 10. Berechnung der Fracht. Beförderungsweg . . . 13
§ 11. Lieferfristen . . . 15
§ 12. Zustand der Sendung. Verpackung und Bezeichnung der Güter . . . 16
§ 13. Begleitpapiere für die Abfertigung durch die Zoll-, Steuer-, Finanz-, Polizei- und sonstigen Verwaltungsbehörden. Zollverschluß. Beförderungsstatistik . . . 17

Kapitel II. Ausführung des Frachtvertrages.

§ 14. I. Auflieferung . . . 18
II. Bestellung der Wagen . . . 18
III. Verladung . . . 19
IV. Verwendung gedeckter oder offener Wagen . . . 20
V. Feststellung des Gewichts, der Stückzahl und des Eigengewichts des Wagens . . . 21
VI. Umladung . . . 22
§ 15. Erfüllung der Zoll-, Steuer-, Finanz-, Polizei- und sonstigen Verwaltungsvorschriften . 22
§ 16. I. Benachrichtigung von der Ankunft der Sendung . . . 23
II. Einlösung des Frachtbriefs. Ablieferung . . . 24
III. Entladung . . . 26
IV. Nachprüfung der Sendung auf dem Bestimmungsbahnhof . . . 26
V. Zuführung der Sendung ins Haus . . . 27
VI. Abnahme- und Entladefristen . . . 28
§ 17. Zahlung der Kosten . . . 29
§ 18. Frachtnachzahlung und -erstattung . . . 30
§ 19. Nachnahmen und Barvorschüsse . . . 30
§ 20. Verpflichtungen der Empfangsbahn . . . 31

Kapitel III. Abänderung des Frachtvertrages.

§ 21. Recht zur Abänderung des Frachtvertrages . . . 31
§ 22. Ausführung der nachträglichen Verfügungen . . . 33
§ 23. Beförderungshindernisse . . . 34
§ 24. Ablieferungshindernisse . . . 35

Kapitel IV. Sicherstellung der Rechte der Eisenbahn.

§ 25. Pfandrecht der Eisenbahn . . . 37

Titel III. Haftung der Eisenbahnen. Reklamationen. Klagen. Andere Vorschriften.

Kapitel I. Haftung.

§ 26. Haftungsgemeinschaft der Eisenbahnen . . . 38
§ 27. Umfang der Haftung . . . 38
§ 28. Beschränkung der Haftung für Schäden, die aus besonderen Ursachen entstehen können 38
§ 29. Höhe der Entschädigung bei gänzlichem oder teilweisem Verlust der Sendung . . . 39
§ 30. Vermutung für den Verlust der Sendung. Wiederauffinden der Sendung . . . 39
§ 31. Beschränkung der Haftung bei Gewichtsverlusten . . . 40
§ 32. Höhe der Entschädigung bei der Beschädigung der Sendung . . . 41
§ 33. Höhe der Entschädigung bei Überschreitung der Lieferfrist . . . 41

Seite

§ 34. Beschränkung der Entschädigung bei bestimmten Tarifen 41
§ 35. Angabe des Interesses an der Lieferung 41
§ 36. Höhe der Entschädigung bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit der Eisenbahn 42
§ 37. Verzinsung der Entschädigung 42
§ 38. Rückerstattung der Entschädigung 42
§ 39. Haftung der Eisenbahn für ihre Leute 42

Kapitel II. Reklamationen. Klagen. Verfahren und Verjährung bei Streitigkeiten aus dem Frachtvertrag.
§ 40. Reklamationen 43
§ 41. Zur Erhebung der Klage gegen die Eisenbahn berechtigte Personen 43
§ 42. Eisenbahnen, gegen welche die Klagen zu richten sind 44
§ 43. Feststellung eines teilweisen Verlusts oder einer Beschädigung der Sendung 44
§ 44. Erlöschen der Ansprüche gegen die Eisenbahn aus dem Frachtvertrag 45
§ 45. Verjährung der Ansprüche 45
§ 46. Unzulässigkeit der Geltendmachung erloschener oder verjährter Ansprüche 46

Kapitel III. Abrechnung. Rückgriff der Eisenbahnen gegeneinander.
§ 47. Abrechnung unter den Eisenbahnen 46
§ 48. Rückgriff bei Entschädigung für gänzlichen oder teilweisen Verlust oder für Beschädigung 47
§ 49. Rückgriff bei Entschädigung für Überschreitung der Lieferfrist 47
§ 50. Besondere Vereinbarungen über den Rückgriff 48

Kapitel IV. Währung. Besondere Vorschriften für die Beförderung von Privatwagen.
§ 51. Währung 48
§ 52. Besondere Vorschriften für die Beförderung von Privatwagen 48

Anlagen.

A. (§ 4.) Vorschriften über die nur bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Gegenstände . . 49
B. (§ 4.) Vorschriften für die Beförderung von Leichen 50
C. (§ 4.) Vorschriften für die Beförderung von lebenden Tieren 52
D. (§ 6.) Muster des Frachtbriefes 55
Dl. (§ 8.) Muster des Frachtbriefdoppels 56
E. (§ 6.) Muster des Frachtbriefs an den Inhaber des Frachtbriefdoppels 57
El. (§ 8.) Muster des Doppels eines Inhaberfrachtbriefes 58
F. (§ 8.) Bescheinigung über die Aufgabe einer Sendung mit Frachtbrief an den Inhaber des Frachtbriefdoppels 59
G. (§ 12.) Allgemeine Erklärung über Fehlen oder Mängel der Verpackung 60
H. (§ 21.) Nachträgliche Verfügung 61
J. (§ 52.) Vorschriften für die Beförderung von Privatwagen 62

Verkehrsordnung

für die Beförderung von Gütern auf den Eisenbahnen im Gebiete der Freien Stadt Danzig.

Titel I

Gegenstand und Geltungsbereich der Verkehrsordnung

§ 1

§ 1

Eisenbahnen und Sendungen, auf welche die Verkehrsordnung Anwendung findet

1. — Diese Ordnung (abgekürzt VOG) gilt bei der Beförderung von Gütersendungen auf allen dem öffentlichen Verkehr dienenden Eisenbahnen.

2. — Für den Verkehr mit ausländischen Bahnen gilt diese Ordnung nur insoweit, als dieser Verkehr nicht durch besondere Bestimmungen geregelt ist.

3. — Diese Ordnung gilt auch für Sendungen, deren Versand- und Bestimmungsbahnhöfe im Geltungsbereich dieser Ordnung liegen, und das Gebiet eines anderen Staates nur im Durchgang berühren, wenn die beteiligten Eisenbahnen besondere Abkommen geschlossen haben, nach denen die Vorschriften dieser Ordnung anzuwenden sind.

4. — Diese Ordnung gilt auch für Sendungen von und nach Bahnhöfen des Nachbarlandes, wenn die Beförderung auf der ganzen Strecke von einer im Geltungsbereich dieser Ordnung gelegenen Eisenbahn bewirkt wird, jedoch nur unter der Bedingung, daß der Absender durch die Wahl des Frachtbriefmusters die Anwendung dieser Ordnung beansprucht und der Nachbarstaat nicht widerspricht.

5. — Diese Ordnung gilt auch für die Beförderung von Sendungen von und nach Güternebenstellen, welche außerhalb des Eisenbahngebiets eingerichtet sind.

6. — Diese Ordnung kann auch auf Sendungen Anwendung finden, welche die Eisenbahn unter Mitwirkung regelmäßig betriebener Kraftwagen-, Luftfahrt- und Schiffahrtslinien (gemischte Beförderungen) befördert, mit Abweichungen, die sich aus der Eigenart dieser Verkehrsmittel ergeben. Solche Abweichungen müssen in der gleichen Weise, wie diese Ordnung, veröffentlicht werden.

§ 2

§ 2

Ausführungsbestimmungen. Abweichungen

1. — Zu dieser Ordnung können für die einzelnen Eisenbahnen Ausführungsbestimmungen erlassen werden.

2. — In Berücksichtigung besonderer Verhältnisse können Abweichungen von den Vorschriften dieser Ordnung für Eisenbahnen örtlicher Bedeutung, für gewisse Strecken, Bahnhöfe, Züge, Wagen, Güter, Verkehre, insbesondere für den Verkehr mit den Hafenbahnhöfen, sowie für bestimmte Abfertigungs- oder Beförderungsarten eingeführt werden.

3. — Die Ausführungsbestimmungen nach Ziff. 1 und die in Ziff. 2 dieses Paragraphen erwähnten Abweichungen sind in derselben Weise wie die Tarife zu veröffentlichen (§ 9) und in den Tarif aufzunehmen.

§ 3

§ 3

Von der Beförderung ausgeschlossene Gegenstände

1. — Von der Beförderung nach dieser Ordnung sind ausgeschlossen:

(1) Gegenstände, deren Beförderung dem Postzwang unterliegt;

(2) Gegenstände, die sich wegen ihres Umfangs, ihres Gewichts oder ihrer Beschaffenheit nach den Anlagen oder Betriebsmitteln auch nur auf einem Teil des Beförderungsweges zur Beförderung nicht eignen;

(3) Gegenstände, deren Beförderung auch nur auf einem Teil des Beförderungsweges durch rechtliche Bestimmungen oder aus Gründen der öffentlichen Ordnung verboten ist;

(§ 3) (4) Vorbehaltlich der in der Anlage A zu dieser Ordnung angegebenen Ausnahmen:

A. Explosionsgefährliche Gegenstände, nämlich:

a) Sprengstoffe;

b) Munition;

c) Zündwaren und Feuerwerkskörper;

d) verdichtete, verflüssigte oder unter Druck gelöste Gase;

e) Stoffe, die in Berührung mit Wasser entzündliche oder die Verbrennung unterstützende Gase entwickeln.

B. Selbstentzündliche Stoffe.

2. — Von der Beförderung mit Inhaberfrachtbriefen § 6, Ziff. 1 sind außer den in Ziffer 1 genannten Gegenständen ausgeschlossen:

(1) Die im § 4, Ziff. 1 unter A genannten Gegenstände, mit Ausnahme der im § 4, Ziff. 2 angegebenen, sowie die im § 4, Ziff. 1 unter B, C, D und E genannten Gegenstände;

(2) Andere Gegenstände, soweit der Tarif deren Beförderung mit Inhaberfrachtbriefen ausschließt.

3. — Wird unterwegs festgestellt, daß von der Beförderung ausgeschlossene Gegenstände, auch wenn deren Benennung der Wirklichkeit entspricht, zur Beförderung angenommen wurden, so ist die Eisenbahn mangels anderer rechtlicher Bestimmungen verpflichtet, die Beförderung dieser Gegenstände einzustellen und den Absender zur Rücknahme der Sendung aufzufordern. Holt der Absender die Sendung nicht innerhalb 8 Tagen, gerechnet vom Tage des an ihn abgesandten Benachrichtigungsschreibens, ab, so verfährt die Eisenbahn nach den Vorschriften des § 24, Ziff. 9, 10, 11 und 13. Der Absender ist verpflichtet, die Fracht und andere Kosten unabhängig von der Entrichtung etwaiger im § 7 vorgesehenen Frachtzuschläge und der strafrechtlichen Folgen zu entrichten. Bei der Aufgabe der Sendung mit einem Inhaberfrachtbrief haftet die Eisenbahn gegenüber dem Inhaber des Frachtbriefdoppels nicht, sofern sie nach den Vorschriften dieser Ziffer verfährt, wobei sie jedoch verpflichtet ist, ihn sofort durch Vermittlung des Meldeadressaten oder durch Vermittlung des Absenders nur dann, wenn der Meldeadressat im Frachtbrief nicht angegeben ist, zu benachrichtigen.

4. — Werden Gegenstände, die dem Postzwang unterworfen sind, auf einen namentlichen Frachtbrief aufgegeben, so kann die Eisenbahn sie gegen Erhebung der Fracht und aller sonstigen Kosten für den durchfahrenen Weg der Post zur weiteren Beförderung übergeben.

§ 4

§ 4

Bedingungsweise zur Beförderung zugelassene Gegenstände

1. — Die nachstehenden Gegenstände werden zur Beförderung mit namentlichen Frachtbrief (§ 6, Ziff. 1 unter folgenden Bedingungen zugelassen:

A. Die in der Anlage A zu dieser Ordnung bezeichneten Gegenstände unter den dort angegebenen Bedingungen.

B. Leichensendungen unter den in der Anlage B zu dieser Ordnung angegebenen Bedingungen.

C. Eisenbahnfahrzeuge, die auf eigenen Rädern rollen, unter der Bedingung, daß die Eisenbahn die Lauffähigkeit des Fahrzeugs feststellt und dies durch eine Aufschrift auf dem Fahrzeug oder durch ein besonderes Zeugnis bescheinigt. Lokomotiven, Tender und Triebwagen müssen außerdem von einem vom Absender gestellten sachverständigen Angestellten begleitet werden, der sie zu beaufsichtigen und insbesondere unterwegs zu schmieren hat. Die Gebühren für die Beförderung solcher Begleiter sowie andere Bedingungen für ihre Beförderung enthalten die Tarife.

D. Lebende Tiere unter den in der Anlage C zu dieser Ordnung angegebenen Bedingungen.

E. Gegenstände, deren Verladung oder Beförderung nach dem Ermessen der Eisenbahn mit Rücksicht auf die Anlagen oder Betriebsmittel der an der Beförderung beteiligten Eisenbahnen besondere Schwierigkeiten verursacht; sie werden nur unter besonderen, von Fall zu Fall festzusetzenden, Bedingungen zur Beförderung angenommen.

2. — Mit Inhaberfrachtbriefen werden die in der Anlage A zu dieser Ordnung genannten Mineralöle und deren Abkömmlinge sowie Asphalte zu den dort angegebenen Bedingungen zur Beförderung angenommen.

§ 5

§ 5

Beförderungspflicht. Durchgehende Beförderung. Reihenfolge der Beförderung

1. — Die Eisenbahnen sind verpflichtet, Sendungen von und nach allen Bahnhöfen nach Maßgabe ihrer im Tarif angegebenen Abfertigungsbefugnisse mit durchgehendem Frachtbrief (§ 6) zur Beförderung anzunehmen, sofern:

a) der Absender den Vorschriften dieser Ordnung und der geltenden Tarife sowie den allgemein geltenden und ordnungsmäßig veröffentlichten Anordnungen der Eisenbahn nachkommt; (§ 5)

b) die Beförderung mit den regelmäßigen Beförderungsmitteln möglich ist;

c) die Beförderung nicht durch Umstände verhindert wird, welche die Eisenbahn nicht abzuwenden und denen sie auch nicht abzuhelfen vermochte.

Unter denselben Bedingungen ist die Eisenbahn verpflichtet, Sendungen zur Beförderung im Bereich desselben Bahnhofs mit einem Frachtbrief oder einem Frachtdokument abweichenden Musters (§ 6, Ziff. 3) anzunehmen.

2. — Die Eisenbahn ist zur Annahme von Gütern, deren Auf-, Um- oder Abladen die Verwendung besonderer Vorrichtungen erforderlich macht, nur verpflichtet, wenn die in Betracht kommenden Bahnhöfe derartige Vorrichtungen besitzen.

3. — Die Eisenbahn ist nur verpflichtet, Güter anzunehmen, die alsbald befördert werden können.

Güter, die unverzüglich nicht befördert werden können, hat die Eisenbahn, sofern sie auf dem Versandbahnhof entsprechende Räumlichkeiten besitzt, einstweilen in Verwahrung zu nehmen. Der Absender hat sein Einverständnis auf dem Frachtbrief zu erklären. Diese Erklärung ist auch auf dem Frachtbriefdoppel einzutragen. Bis zum Abschluß des Frachtvertrags hat die Eisenbahn die Pflichten des Verwahrers und ist berechtigt, für die Verwahrung die tarifmäßigen Gebühren zu erheben.

Die Eisenbahn kann die Verwahrung leicht verderblicher Gegenstände und der im § 4 angeführten Gegenstände ablehnen. Die Eisenbahn kann auch die Verwahrung von Gütern, für welche alle Beförderungskosten oder auch nur die Fracht vorausbezahlt werden müssen, von der Hinterlegung eines entsprechenden Betrags als Sicherheit abhängig machen.

4. — Die Eisenbahn kann Wagenladungssendungen, die nicht befördert werden können, gleichwohl zur Beförderung annehmen, sofern der Absender auf Anforderung der Eisenbahn sich im Frachtbrief einverstanden erklärt, daß die Lieferfrist von dem Tage an beginnt, an dem die Absendung erfolgt. Diese Erklärung ist auch im Frachtbriefdoppel einzutragen. Die Eisenbahn ist verpflichtet, den Versandtag durch erneutes Aufdrücken des Bahnhofsstempels (§ 8, Ziff. 1) auf dem Frachtbrief und dessen Doppel zu bezeichnen. Auf das im Frachtbrief gestellte Verlangen ist der Versandtag dem Absender unverzüglich auf seine Kosten bekanntzugeben.

Für solche Verwahrung der Sendung im Wagen vom Zeitpunkt der Annahme zur Beförderung bis zu deren Versendung ist die Eisenbahn berechtigt, die tarifmäßige Gebühr zu erheben.

5. — Die Sendungen sind in der Reihenfolge ihrer Annahme zu befördern, vorbehaltlich der in Ziffer 6 dieses Paragraphen vorgesehenen Ausnahme.

6. — Wenn das öffentliche Wohl oder zwingende Gründe des Betriebs es erfordern, kann die Aufsichtsbehörde oder mit deren Genehmigung die Eisenbahn anordnen, daß:

a) der Betrieb ganz oder teilweise eingestellt wird;

b) gewisse Sendungen vorübergehend ausgeschlossen oder nur bedingungsweise zugelassen werden;

c) gewisse Sendungen vorübergehend vorzugsweise befördert werden;

d) die Sendungen auf einem anderen als auf dem vom Absender vorgeschriebenen Weg befördert werden.

Diese Anordnungen sind in der zur Veröffentlichung der Tarife (§ 9) bestimmten Zeitschrift oder durch Aushang auf den Bahnhöfen zu veröffentlichen und können nicht vor ihrer derartigen Veröffentlichung in Kraft treten. Auch soll auf derartige Anordnungen tunlichst in der Presse hingewiesen werden. Werden sie durch Aushang auf den Bahnhöfen veröffentlicht, so sind sie innerhalb vier Wochen vom Tag des Aushangs gerechnet durch die Veröffentlichung in der zur Veröffentlichung der Tarife bestimmten Zeitschrift zu bestätigen.

Die Eisenbahn kann Sendungen, deren Beförderung durch eine solche Einschränkung verhindert würde, zurückweisen.

7. — Die Eisenbahn kann ihr nach den Vorschriften dieser Ordnung zur Beförderung übergebene Sendungen ganz oder teilweise auch mit Kraftwagen befördern oder durch von ihr bestellte Kraftwagenunternehmer befördern lassen, sofern der Absender im Frachtbrief nichts anderes bestimmt hat. Die Bedingungen für diese Beförderung sowie gegebenenfalls auch die Abweichungen von den Vorschriften dieser Ordnung (§ 2, Ziff. 2) müssen im Tarif angegeben werden.

8. — Jede Zuwiderhandlung gegen die Vorschriften dieses Paragraphen begründet einen Anspruch auf Ersatz des dadurch entstandenen Schadens.

Titel II
Frachtvertrag
Kapitel I
Form und Bedingungen des Frachtvertrags

§ 6

§ 6
Inhalt und Form des Frachtbriefs

1. — Der Absender muß jeder Sendung einen Frachtbrief für die Eisenbahn beigeben.

Für Frachtgut kann entweder ein auf weißem Papier gedruckter Frachtbrief nach dem in der Anlage D bezeichneten Muster (kurz namentlicher Frachtbrief genannt) oder auch ein auf gelbem Papier gedruckter Frachtbrief nach dem in der Anlage E bezeichneten Muster (kurz Inhaberfrachtbrief genannt) verwendet werden. Für Eilgut werden dieselben Muster verwendet, nur mit dem Unterschied, daß die namentlichen Frachtbriefe für derartige Sendungen auf rosafarbenem Papier gedruckt sind, während die Inhaberfrachtbriefe am oberen und unteren Rand auf beiden Seiten einen 1 cm breiten roten Streifen tragen und daß die im Kopf des Frachtbriefmusters für Frachtgut angegebenen Worte: „Gewöhnliche Fracht" durch die Worte: „Eilfracht" ersetzt sind.

Frachtbriefe (auch Frachtbriefdoppel) werden als Auflage der Eisenbahn gedruckt. Ausnahmen für bestimmte Güter enthält der Tarif.

2. — Die Tarife können im Muster des Frachtbriefs unwesentliche Abweichungen einführen.

3. — Die Tarife können Frachtdokumente abweichenden Musters für Sendungen, die im Bereich desselben Bahnhofs oder ständig zwischen bestimmten Bahnhöfen befördert werden, sowie für Sendungen bestimmter Güter zulassen.

4. — Frachtbriefe sind auf festem Papier zu drucken.

5. — Alle Bahnhöfe sind verpflichtet, Frachtbriefe zu den im Tarif festgesetzten Preisen zu verkaufen.

6. — Die Frachtbriefe müssen zum Nachweis, daß sie den Vorschriften dieser Ordnung entsprechen, den Stempel einer der durch die Aufsichtsbehörde hierzu ermächtigten Eisenbahnverwaltungen tragen. Für die Stempelung der nicht als Auflage der Eisenbahn gedruckten Frachtbriefe, wenn der Tarif solche Ausnahme (Ziff. 1, letzter Absatz) zuläßt, wird die tarifmäßige Gebühr erhoben.

7. — Die stark umrahmten Teile des Frachtbriefs sind vom Absender auszufüllen (siehe jedoch § 39, 2. Absatz), wobei die nicht ausgefüllten Spalten durchzustreichen sind. Die übrigen Teile des Frachtbriefs füllt die Eisenbahn aus.

8. — Die Wahl des weißen oder rosafarbigen Frachtbriefs bei namentlichen Frachtbriefen oder des gelben bezw. gelben rotgeränderten Frachtbriefs bei Inhaberfrachtbriefen zeigt an, ob das Gut als Fracht- oder Eilgut befördert werden soll. Es ist nicht zulässig, die Beförderung des Gutes auf einer Teilstrecke als Eilgut und auf einer anderen Teilstrecke als Frachtgut vorzuschreiben, es sei denn, daß der Tarif eine derartige Beförderungsart vorsieht.

Der Absender kann im Frachtbrief die Beförderung einer Eilgutsendung als beschleunigtes Eilgut beantragen, sofern der Tarif solche Beförderungen zuläßt.

9. — Der namentliche Frachtbrief ist zugleich mit dem Doppel (§ 8) durch die Pausmasse mit einem harten Bleistift oder mit der Schreibmaschine auszufüllen.

Die in der Ziffer 6 dieses Paragraphen erwähnten Eisenbahnverwaltungen können Bestellungen auf namentliche Frachtbriefe, die nach den Anweisungen des Bestellers teilweise vorgedruckt sind, zu den im Tarif und in den Bekanntmachungen in der für die Veröffentlichung der Tarife bestimmten Zeitschrift angegebenen Bedingungen annehmen.

Vereinigt die Eisenbahn in ein zur Ausfüllung im Pausverfahren bestimmtes Ganzes außer dem namentlichen Frachtbrief und dem Doppel auch die für den eigenen Gebrauch der Eisenbahn bestimmten Formulare, so sind alle Teile dieses Kompletts gleichzeitig auf die oben angegebene Weise auszufüllen.

Der Inhaberfrachtbrief ist mit Tinte oder mit der Schreibmaschine auszufüllen.

Jeder Frachtbrief ist mit deutlicher Schrift auszufüllen.

Frachtbriefe mit abgeänderten oder radierten Eintragungen oder mit Überklebungen werden nicht angenommen. Durchstreichungen sind nur zulässig, wenn der Absender sie mit seiner Unterschrift anerkennt und, wenn es sich um die Zahl oder das Gewicht der Stücke handelt, die berichtigten Mengen in Buchstaben einträgt. Die Frachtbriefe sind mit lateinischen Buchstaben in deutscher oder polnischer Sprache auszufüllen.

10. — Die Person, welche der Eisenbahn die Sendung zur Beförderung übergibt, gilt als vom Absender ermächtigt, im Frachtbrief Änderungen und Ergänzungen vorzunehmen, Erklärungen im Namen des Absenders abzugeben, sowie alle mit dem Abschluß des Frachtvertrags verbundene Handlungen vorzunehmen (z. B. zur Empfangnahme des Barvorschusses, des Frachtbriefdoppels, der Nachnahmebescheinigung). (§ 6)

11. — Der Absender ist verpflichtet im Frachtbrief anzugeben:

a) den Ort und Tag der Ausstellung des Frachtbriefs;

b) den Bestimmungsbahnhof nach der im Tarif angegebenen Bezeichnung, mit allen näheren Angaben, die notwendig sind, um jede Verwechslung infolge Bestehens verschiedener Bahnhöfe desselben Ortes oder gleich oder ähnlich benannter Orte auszuschließen;

c) bei Verwendung eines namentlichen Frachtbriefs — den Empfänger und seine genaue Anschrift. Als Empfänger darf nur eine Einzelperson, juristische Person, Firma oder ein öffentliches Amt angegeben werden. Den Bestimmungsbahnhof oder seinen Vorsteher als Empfänger anzugeben, ist nur statthaft, wenn der anzuwendende Tarif es ausdrücklich zuläßt oder wenn der Absender dem Versandbahnhof die Berechtigung zur Benutzung dieser Anschrift nachweist. Die Anschrift „an Order" ist unzulässig;

d) die Bezeichnung der Sendung nach ihrem Inhalt und ferner:
bei Stückgut Anzahl, Art der Verpackung, Zeichen und Nummern der Frachtstücke oder statt der Zeichen und Nummern die Angabe, daß die Stücke die Anschrift des Empfängers tragen,
bei Sendungen, deren Verladung dem Absender obliegt, die Gattung, die Nummer und die Eigentumsmerkmale des Wagens.

Die Güter müssen wie folgt bezeichnet werden: die in der Anlage A zu dieser Ordnung aufgeführten Güter nach der dort gebrauchten Bezeichnung, die in den Tarifen aufgeführten Güter mit der in diesen Tarifen gebrauchten Benennung, die übrigen Güter mit der ihrer Beschaffenheit entsprechenden handelsüblichen Bezeichnung.

Reicht der im Frachtbrief für die Bezeichnung der Güter vorgesehene Platz nicht aus, so sind zur weiteren Bezeichnung besondere vom Absender zu unterzeichnende Blätter von gleicher Größe wie der Frachtbrief zu verwenden.

Bei Gebrauch eines namentlichen Frachtbriefs in Form eines Kompletts (Ziff. 9) sind Zusatzblätter in soviel Ausfertigungen, als das Komplett enthält, beizufügen; in allen anderen Fällen sind zwei Ausfertigungen beizufügen, von denen eine dem Frachtbrief sorgfältig anzuheften ist. Eine Ausfertigung der Zusatzblätter fügt die Eisenbahn dem Frachtbriefdoppel bei (§ 8).

Im Frachtbrief ist auf diese Blätter zu verweisen.

Wird das Gesamtgewicht der Sendung angegeben, so ist es im Frachtbrief selbst einzutragen;

e) seinen Vor- und Zunamen oder Bezeichnung und auch seine Unterschrift und Anschrift, nach seinem Ermessen ergänzt durch seine Draht- oder Fernsprechanschrift. Die Unterschrift des Absenders kann gedruckt oder gestempelt werden. Als Absender darf im Frachtbrief nur eine Einzelperson, Firma, juristische Person oder ein öffentliches Amt angegeben werden.

Außerdem kann der Absender zutreffendenfalls in den hierzu im Frachtbrief bestimmten Spalten eintragen:

f) im namentlichen Frachtbrief den Ort, nach dem die Sendung zugestellt werden soll, sofern der Tarif dies ausdrücklich gestattet;

g) das Gewicht der Sendung oder, an Stelle des Gewichts, andere den Tarifvorschriften entsprechende Angaben;

h) den Antrag, daß die Eisenbahn auf dem Versand- oder Bestimmungsbahnhof das Gewicht der Sendung oder die Stückzahl feststellen soll;

i) im Inhaberfrachtbrief den Meldeadressaten, d. i. die Person, welche die Eisenbahn gemäß den Vorschriften dieser Ordnung über bestimmte, in Verbindung mit der Ausführung des Frachtvertrags stehende Vorkommnisse zu benachrichtigen verpflichtet ist. Die Vorschriften unter c) dieser Ziffer werden entsprechend angewandt;

j) im namentlichen Frachtbrief die Angabe „bahnlagernd" oder gegebenenfalls den Antrag, den Empfänger von der Ankunft der Sendung nicht zu benachrichtigen (§ 16, Ziff. 7), wenn die Hauszuführung auf dem Bestimmungsbahnhof eingeführt ist (§ 16, Ziff. 28 und 29);

k) das Verlangen, bestimmte Tarife, insbesondere Spezial- und Ausnahmetarife nach § 11, Ziff. 10 und § 34, Ziff. 1, anzuwenden;

(§ 6) l) den Betrag eines gemäß § 35 angegebenen Interesses an der Lieferung;
m) die Angabe der Kosten, die der Absender gemäß § 17 übernimmt;
n) die Höhe der auf der Sendung lastenden Nachnahme und bei Anwendung eines namentlichen Frachtbriefs des von der Eisenbahn zu leistenden Barvorschusses (§ 19);
o) den verlangten Beförderungsweg und die Bezeichnung der Bahnhöfe, auf denen die Behandlung durch die Zoll-, Steuer-, Finanz-, Polizei- und sonstigen Verwaltungsbehörden stattfinden soll;
p) die genaue Angabe der durch die Zoll-, Steuer-, Finanz-, Polizei- und sonstigen Verwaltungsbehörden vorgeschriebenen Begleitpapiere, die dem Frachtbrief beigefügt oder gemäß der Angabe im Frachtbrief auf einem bestimmten Bahnhof bei einem Zollamt oder bei einer anderen Stelle hinterlegt sind;
r) die Bezeichnung des im § 15, Ziff. 2, vorgesehenen Bevollmächtigten;
s) andere, in dieser Ordnung und in den Tarifen vorgesehene Erklärungen.

12. — Es ist unzulässig, in den Frachtbrief Erklärungen aufzunehmen, die in dieser Ordnung oder in den Tarifen nicht vorgesehen sind, es sei denn, daß die mit dem Absender oder Empfänger abgeschlossenen Vereinbarungen dies ausdrücklich zulassen; das gleiche gilt für die Beifügung von Schriftstücken zum Frachtbrief. Nimmt die Eisenbahn einen Frachtbrief mit unzulässigen Erklärungen oder Schriftstücken an, so sind diese Erklärungen und Schriftstücke für die Eisenbahn unverbindlich und sie übernimmt für sie keine Verantwortung.

13. — Es ist unzulässig, in einem und demselben Frachtbrief solche Güter aufzunehmen, die nach ihrer Beschaffenheit nicht zusammengeladen werden können oder deren Zusammenladung Vorschriften der Zoll-, Steuer-, Finanz-, Polizei- oder sonstigen Verwaltungsbehörden verletzen würden.

14. — Güter, die vom Absender zu verladen sind, können nicht mit ein- und demselben Frachtbrief mit Gütern aufgegeben werden, die von der Eisenbahn zu verladen sind.

Für die im § 4 bezeichneten Gegenstände müssen gleichfalls besondere Frachtbriefe ausgestellt werden, soweit es sich um Gegenstände handelt, die miteinander oder mit anderen Gütern nicht zusammengeladen werden dürfen.

15. — Ein- und derselbe Frachtbrief darf nur eine einzige Wagenladung umfassen, es sei denn, daß es sich um unteilbare Gegenstände handelt, die mehr als einen Wagen beanspruchen. Diese Vorschrift gilt jedoch nicht, wenn die anzuwendenden Tarife die Aufgabe mehrerer Wagen mit einem Frachtbrief für die ganze Beförderungsstrecke zulassen.

16. — Der Absender darf in der für diesen Zweck bestimmten Spalten des Frachtbriefs, jedoch nur zur Nachricht für den Empfänger und ohne jede Verbindlichkeit und Verantwortung für die Eisenbahn, Vermerke anbringen, welche die ganze Sendung betreffen, z. B.:

„Von Sendung des N.“,
„Im Auftrage des N.“,
„Zur Verfügung des N.“,
„Zur Weiterbeförderung an N.“,
„Versichert bei N.“,
„Für Schiffahrtslinie N.“ oder „Für Schiff N.“,
„Von der Schiffahrtslinie N.“ oder „Aus Schiff N.“,
„Für Kraftfahrlinie N.“,
„Von Kraftfahrlinie N.“,
„Für Flugstrecke N.“,
„Von Flugstrecke N.“,
„Zur Ausfuhr nach N.“.

§ 7

§ 7

Haftung für die Eintragungen im Frachtbrief. Prüfung des Inhalts der Sendung. Frachtzuschläge. Maßnahmen bei Überlastung

1. — Der Absender haftet für die Richtigkeit der von ihm in den Frachtbrief aufgenommenen Angaben und Erklärungen. Er trägt alle Folgen, die daraus entstehen, daß diese Angaben oder Erklärungen unrichtig, ungenau, unvollständig oder nicht an der für sie vorgesehenen Stelle eingetragen sind (siehe § 39, 2. Absatz). Reicht der Raum dort nicht aus, so hat der Absender an dieser Stelle einen Hinweis darauf anzubringen, wo sich die Fortsetzung der Eintragung befindet.

2. — Die Eisenbahn ist jederzeit berechtigt nachzuprüfen, ob die Sendung mit den Eintragungen im Frachtbrief übereinstimmt und ob die Sicherheitsvorschriften der Anlage A eingehalten sind. (§ 7)

3. — Handelt es sich um die Nachprüfung des Inhalts einer Sendung, so ist der Absender oder Empfänger einzuladen, ihr beizuwohnen, je nachdem die Nachprüfung auf dem Versand- oder Bestimmungsbahnhof stattfindet, es sei denn, daß die Nachprüfung im Interesse der öffentlichen Sicherheit vorgenommen wird. Erscheint der Beteiligte nicht oder findet die Nachprüfung auf einem Unterwegsbahnhof statt oder wurde die Nachprüfung im Interesse der öffentlichen Sicherheit vorgenommen, so sind zwei Zeugen zuzuziehen; als solche dürfen Eisenbahnbedienstete nur dann verwendet werden, wenn keine anderen Personen zur Verfügung stehen.

Weicht das Ergebnis der Nachprüfung von den Eintragungen im Frachtbrief ab, so ist es auf diesem zu vermerken. Geschieht die Nachprüfung auf dem Versandbahnhof, so ist der Vermerk auch auf das Frachtbriefdoppel zu setzen, wenn es sich noch in den Händen der Eisenbahn befindet. Wenn die Sendung den Angaben oder Erklärungen im Frachtbrief nicht entspricht, so erhebt die Eisenbahn für die Feststellung des Gewichts und der Stückzahl die tarifmäßige Gebühr und — bei Feststellung des Inhalts — die dadurch entstandenen Kosten. Diese Gebühren und Kosten haften an der Sendung, falls sie nicht sofort beglichen werden.

Die Eisenbahn erhebt keine Gebühren für die Feststellung des Gewichts in dem im § 14, Ziff. 29 vorgesehenen Falle, wenn sie ohne Antrag des Absenders das durch ihn im Frachtbrief angegebene Gewicht nachprüft.

4. — Wurde die Fracht auf Grund einer Angabe oder Erklärung des Absenders im Frachtbrief nach einem Tarif berechnet, dessen Anwendung von der Erfüllung einer in diesem Tarif bezeichneten Bedingung bezüglich der Herkunft oder Bestimmung des Gutes abhängig gemacht ist, so ist die Eisenbahn berechtigt, auch nach Ablieferung der Sendung an den Empfänger nachzuprüfen, ob diese Bedingung erfüllt wurde. Absender und Empfänger haben hierzu der Eisenbahn die Nachprüfung des Gutes und die Einsicht in ihre Geschäftsbücher und betreffenden Unterlagen zu gestatten.

5. — Bei unrichtigen, ungenauen oder unvollständigen Angaben oder Erklärungen im Frachtbrief, die zur Folge haben können, daß Gegenstände angenommen werden, die nach § 3, Ziff. 1 (4) dieser Ordnung von der Beförderung ausgeschlossen sind, oder daß für die Sendung eine zu niedrige Fracht berechnet wird, oder bei Außerachtlassung der in der Anlage A vorgeschriebenen Sicherheitsvorschriften oder bei Überlastung eines vom Absender beladenen Wagens ist ein Frachtzuschlag zu zahlen. Vorbehalten bleiben die Nachzahlung des Frachtunterschieds, die Vergütung eines etwaigen Schadens sowie die strafrechtlichen Folgen.

Der Frachtzuschlag wird wie folgt berechnet:

a) Bei unrichtiger, ungenauer oder unvollständiger Bezeichnung der von der Beförderung nach § 3, Ziff. 1 (4) dieser Ordnung ausgeschlossenen oder der in der Anlage A angeführten Gegenstände oder bei Außerachtlassung der in dieser Anlage gegebenen Sicherheitsvorschriften wird folgender Frachtzuschlag erhoben:

für die nach § 3, Ziff. 1 (4) dieser Ordnung von der Beförderung ausgeschlossenen Gegenstände	15 Gulden,
für die in der Anlage A bezeichneten Gegenstände der Klassen I und II	15 Gulden,
„ „ III, IV und V	10 Gulden,
„ Klasse VI	2 Gulden

für das Kilogramm Rohgewicht des ganzen Frachtstücks, in welchem obige Gegenstände vorgefunden wurden.

b) Bei unrichtiger, ungenauer oder unvollständiger Bezeichnung einer Sendung, die andere als die unter a) vorgesehenen Güter enthält, beträgt der Zuschlag das Doppelte des Unterschieds zwischen der Fracht, die für das unrichtig, ungenau oder unvollständig bezeichnete Gut vom Versand- bis zum Bestimmungsbahnhof richtig zu erheben wäre, und der Fracht, die hätte erhoben werden müssen, wenn die Bezeichnung richtig, genau und vollständig gewesen wäre.

Obige Vorschrift findet auch sinngemäße Anwendung bei Angaben oder Erklärungen, die irgendwie zur Anwendung eines niedrigeren als des für die Sendung wirklich anwendbaren Tarifs führen könnten, sowie auch dann, wenn der Empfänger die Bedingungen eines Spezial- oder Ausnahmetarifs, welcher auf Grund der Erklärung des Absenders im Frachtbrief für diese Sendung angewendet wurde, nicht erfüllt hat.

(§ 7) Als Nichterfüllung solcher Bedingungen wird im Sinne der Vorschriften dieser Ziffer auch der Fall angesehen, wenn der Empfänger in der im betreffenden Tarif vorgesehenen Frist, trotz Verlangens der Eisenbahn, nicht den genügenden Beweis für die Erfüllung dieser Bedingungen erbringt. Sieht der Tarif eine bestimmte Art der Erbringung eines solchen Beweises vor, so wird die Nichtbeachtung der entsprechenden Vorschriften des Tarifs ebenfalls als Nichterfüllung seiner Bedingungen im Sinne der Vorschriften dieser Ziffer angesehen.

Besteht eine Sendung aus Gütern, für die verschiedene Frachtsätze gelten, und kann das Gewicht der einzelnen Güter ohne besondere Schwierigkeiten festgestellt werden, so wird der Frachtzuschlag nach dem für jedes der Güter geltenden Frachtsatz berechnet, wenn diese Berechnung einen niedrigeren Frachtzuschlag ergibt.

Der niedrigste Frachtzuschlag beträgt 2 Gulden.

c) Bei Angabe eines zu niedrigen Gewichts oder einer zu geringen Stückzahl einer vom Absender verladenen Sendung beträgt der Frachtzuschlag das Doppelte des Unterschieds zwischen der Fracht für das angegebene Gewicht oder für die angegebene Stückzahl und derjenigen für das ermittelte Gewicht oder die ermittelte Stückzahl vom Versand- bis zum Bestimmungsbahnhof. Der so berechnete Frachtzuschlag wird auch bei zu niedriger Gewichtsangabe einzelner Stücke oder einzelner Teile einer durch den Absender verladenen Sendung erhoben (§ 16, Ziff. 24).

d) Bei Überlastung eines vom Absender beladenen Wagens beträgt der Frachtzuschlag das Sechsfache der Fracht für das die Tragfähigkeit übersteigende Gewicht vom Versand- bis zum Bestimmungsbahnhof.

Eine Überlastung liegt vor, wenn das Gewicht der Ladung die wie folgt ermittelte Tragfähigkeit des Wagens überschreitet:

wenn ein Wagen nur eine die zulässige Belastung kennzeichnende Aufschrift trägt, so gilt diese als Ladegewicht; die Tragfähigkeit entspricht dann diesem Ladegewicht zuzüglich 5 vom Hundert;

wenn ein Wagen zwei Aufschriften trägt, so bezeichnet die niedrigere Zahl das Ladegewicht, die höhere Zahl die Tragfähigkeit.

e) Wenn für dieselbe Sendung zugleich zwei oder mehrere oben unter a) bis d) vorgesehene Zuwiderhandlungen vorliegen, so wird der Frachtzuschlag für jede dieser Zuwiderhandlungen nebeneinander erhoben.

6. — Der Frachtzuschlag ist verwirkt, sobald der Frachtvertrag abgeschlossen ist. Die Frachtzuschläge haften auf der Sendung. Hat der Absender die Frachtzuschläge auf dem Versandbahnhof nicht bezahlt, so liefert die Eisenbahn die Sendung an den Empfänger nur ab, wenn dieser die auf der Sendung lastenden Frachtzuschläge bezahlt. Zur Zahlung der Frachtzuschläge, die die Eisenbahn aus irgend welchen Gründen nicht vor der Auslieferung der Sendung erhoben hat, ist der Absender verpflichtet. Der Empfänger ist zur Zahlung des Frachtzuschlags dann verpflichtet, wenn er die Anwendungsbedingungen eines nach der Erklärung des Absenders im Frachtbrief in Anspruch genommenen Spezial- oder Ausnahmetarifs nicht erfüllt.

7. — Ein Frachtzuschlag wird nicht erhoben:

a) bei unrichtiger Gewichtsangabe oder bei Überlastung, wenn die Eisenbahn zur Verwiegung verpflichtet war;

b) bei unrichtiger Gewichtsangabe der ganzen Sendung oder bei Überlastung, wenn der Absender im Frachtbrief die Verwiegung der ganzen Sendung durch die Eisenbahn beantragt hat, ferner bei unrichtiger Angabe der Stückzahl, wenn der Absender deren Feststellung durch die Eisenbahn im Frachtbrief beantragt hat;

c) bei unrichtiger Gewichtsangabe einzelner Stücke oder einzelner Teile einer durch den Absender verladenen Sendung (§ 16, Ziff. 24), wenn der Absender im Frachtbrief die Verwiegung auf dem Empfangsbahnhof der einzelnen Stücke oder einzelnen Teile dieser Sendung durch die Eisenbahn beantragt hat;

d) bei einer während der Beförderung durch Witterungseinflüsse eingetretenen Überlastung, wenn der Absender nachweist, daß er bei der Beladung des Wagens die geltenden Bestimmungen eingehalten hat;

e) bei einer während der Beförderung eingetretenen Gewichtszunahme ohne Überlastung, wenn der Absender nachweist, daß die Gewichtszunahme auf Witterungseinflüsse zurückzuführen ist;

f) bei unrichtiger Gewichtsangabe (ohne Überlastung), wenn der Unterschied zwischen dem im Frachtbrief angegebenen und dem festgestellten Gewicht 2 vom Hundert des angegebenen Gewichts nicht übersteigt;

g) wenn der Empfänger, der das Gut für einen anderen Zweck, als dies der angewandte Spezial- oder Ausnahmetarif erfordert, zu bestimmen beabsichtigt, unaufgefordert den Frachtunterschied in der tarifmäßigen Frist entrichtet. (§ 7)

8. — Ersucht der Absender oder Empfänger die Eisenbahn auf Grund der Tarifvorschriften um Rückerstattung eines Teils der Fracht und begründet er dabei die Erfüllung der Anwendungsbedingungen des Tarifs mit unrichtigen Belegen, so ist er unabhängig von der Pflicht, den gegebenenfalls erstatteten Betrag zurückzuzahlen und unabhängig von den strafrechtlichen Folgen verpflichtet, der Eisenbahn bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit einen Frachtzuschlag in doppelter Höhe des beantragten Rückerstattungsbetrags zu zahlen.

9. — Die Eisenbahn kann nach eigenem Ermessen vollständig oder teilweise von der Erhebung der in diesem Paragraphen vorgesehenen Frachtzuschläge absehen, wenn sie der Ansicht ist, daß die Umstände des betreffenden Falles dies begründen.

10. — Wird auf dem Versandbahnhof bei einem vom Absender beladenen Wagen eine Überlastung festgestellt, so kann die Eisenbahn vom Absender die Abladung des Übergewichts verlangen. Geschieht dies nicht alsbald oder wird eine Überlastung auf einem Unterwegsbahnhof festgestellt, so kann die Eisenbahn das Übergewicht auf Gefahr des Berechtigten (des Absenders oder Besitzers des Doppels eines Inhaberfrachtbriefs) abladen. Der abgeladene Teil ist auf Lager zu nehmen.

Ist die Sendung mit einem namentlichen Frachtbrief aufgegeben worden, so ist außerdem der Absender unverzüglich zur Verfügung über das Übergewicht aufzufordern. Ist die Sendung mit einem Inhaberfrachtbrief aufgegeben worden, so wird zur Verfügung über das Übergewicht der Inhaber des Frachtbriefdoppels durch Vermittlung des Meldeadressaten oder durch Vermittlung des Absenders, wenn im Frachtbrief der Meldeadressat nicht angegeben wurde, aufgefordert. Die Aufforderung ist im eingeschriebenen Brief zu übersenden.

Wenn die Eigenschaft des Gutes oder die Vorschriften der Zoll-, Steuer-, Finanz-, Polizei- oder sonstigen Verwaltungsbehörden die Abladung des Übergewichts nicht zulassen, so ist die Sendung unter Beachtung der Vorschriften des § 14, VI in einen anderen oder in zwei Wagen umzuladen.

11. — Für den auf dem Wagen verbleibenden Teil der Sendung wird die Fracht vom Versand- bis zum Bestimmungsbahnhof berechnet. Für den abgeladenen Teil wird die Fracht für die durchfahrene Strecke nach dem für die Hauptladung anzuwendenden Tarif berechnet. Die in der vorstehenden Ziffer 5 dieses Paragraphen vorgesehenen Frachtzuschläge haften auf der Hauptsendung.

12. — War die Eisenbahn gemäß § 14, V zur Verwiegung der Sendung nicht verpflichtet, so kann sie für die Einlagerung des Übergewichts die tarifmäßigen Gebühren für die ganze Lagerungszeit vom Tage der Abladung an erheben; war die Eisenbahn zur Verwiegung der Sendung verpflichtet, so werden die Gebühren nur für die Lagerungszeit von über 4 Tagen nach Abladung erhoben. Tritt infolge des Abladens des Übergewichts ein Aufhalten der Wagen ein und war die Eisenbahn gemäß § 14, V zur Verwiegung der Sendung nicht verpflichtet, so kann sie das tarifmäßige Wagenstandgeld, jedoch nicht mehr als für 1 Tag, erheben.

13. — Wenn der Berechtigte verfügt, daß das Übergewicht zurück- oder weiterbefördert werden soll, so wird es als besondere Sendung behandelt, sofern die Tarife nicht die Zuladung des abgeladenen Übergewichts zu einer anderen durch denselben Absender aufgelieferten Sendung zulassen.

14. — Für das Aus- und Verladen des Übergewichts kann die Eisenbahn die tarifmäßige Gebühr erheben.

15. — Trifft der Verfügungsberechtigte über das Übergewicht binnen 8 Tagen nach Absendung der Benachrichtigung von der Abladung keine Anweisung, so verfährt die Eisenbahn nach den Vorschriften des § 24 Ziff. 9, 10, 11 und 13.

16. — Für die infolge der Überlastung unterwegs entstandenen Schäden haftet der Absender.

17. — Die Vorschriften der Ziffern 10 bis 16 dieses Paragraphen finden auch dann sinngemäße Anwendung, wenn die durch den Absender verladenen Sendungen das in den Vorschriften für die Beladung von Güterwagen (§ 14 Ziff. 15) vorgesehene Lademaß oder den zulässigen Achsdruck auf die Schienen (§ 14 Ziff. 17) überschreiten.

§ 8 (§ 8)

Abschluß des Frachtvertrags. Frachtbriefdoppel

1. — Der Frachtvertrag ist abgeschlossen, sobald der Versandbahnhof das Gut mit dem Frachtbrief zur Beförderung angenommen hat. Als Zeichen der Annahme wird dem Frachtbrief der Tagesstempel des Versandbahnhofs mit der Bezeichnung des Annahmebahnhofs, der Eisenbahnverwaltung und dem

(§ 8) Annahmetag der Sendung aufgedrückt. Mit diesem Stempel sind auch alle dem Frachtbrief angefügten Blätter (§ 6 Ziff. 11 d) zu versehen.

2. — Diese Abstempelung ist nach vollständiger Auflieferung der im Frachtbrief verzeichneten Sendung und nach Entrichtung der vom Absender übernommenen Kosten unverzüglich vorzunehmen. Auf Verlangen des Absenders hat die Abstempelung in seiner Gegenwart zu geschehen.

3. — Der abgestempelte Frachtbrief dient als Beweis für den Frachtvertrag.

4. — Für Sendungen, die der Absender nach dieser Ordnung ,den Tarifen oder auf Grund einer mit ihm abgeschlossenen Vereinbarung zu verladen hat, dienen jedoch die Angaben des Frachtbriefs über das Gewicht und die Anzahl der Stücke nur dann als Beweis gegen die Eisenbahn, wenn sie das Gewicht und die Stückzahl nachgeprüft und sie im Frachtbrief vermerkt hat.

5. — Die Eisenbahn stellt das Gewicht und die Anzahl der Stücke nur für die mit der Ausführung des Frachtvertrags verbundenen Zwecke fest und haftet für die Richtigkeit der Feststellung nur dann, wenn sie Einfluß auf den Frachtvertrag hat.

6. — Bei Anwendung eines namentlichen Frachtbriefs ist die Eisenbahn verpflichtet, den Empfang der Sendung und den Tag der Annahme zur Beförderung durch Aufdrücken des Tagesstempels auf dem ihr vom Absender zugleich mit dem Frachtbrief (§ 6 Ziff. 9) vorzulegenden Frachtbriefdoppel nach dem in der Anlage D 1 angegebenen Muster zu bescheinigen.

7. — Das Doppel des namentlichen Frachtbriefs hat nicht die Bedeutung des die Sendung begleitenden Frachtbriefs oder eines Konossements oder Ladescheins und dient ausschließlich für die in dieser Ordnung und den Tarifen vorgesehenen Zwecke.

8. — Bei Anwendung eines Inhaberfrachtbriefs ist die Eisenbahn verpflichtet, den Empfang der Sendung und den Tag der Annahme zur Beförderung zu bescheinigen, indem sie dem Absender ein Doppel des Inhaberfrachtbriefs nach dem in der Anlage E 1 vorgesehenen Muster übergibt; dieses Doppel fertigt der Versandbahnhof aus und versieht es mit der Unterschrift des Eisenbahnbediensteten sowie mit dem in Ziffer 1 vorgesehenen Stempel.

Für die Ausfertigung eines Doppels des Inhaberfrachtbriefs erhebt die Eisenbahn die im Tarif vorgesehene Gebühr.

Die Eisenbahn ist für die Übereinstimmung des Frachtbriefinhalts mit dem Inhalt des Frachtbriefdoppels bei Abschluß des Frachtvertrages verantwortlich.

Auf Verlangen des Absenders ist die Eisenbahn verpflichtet, diesem gegen eine im Tarif angegebene Gebühr außer dem Frachtbriefdoppel auch eine Bescheinigung über die Aufgabe der Sendung nach dem in der Anlage F zu dieser Ordnung angegebenen Muster zu übergeben, welches ausschließlich zu den in dieser Ordnung angegebenen Zwecken dient.

9. — Auf Verlangen des Absenders kann die Eisenbahn gegen eine im Tarif bezeichnete Gebühr die Annahme der Sendung zur Beförderung auch in anderer Form (z. B. durch Abstempelung in einem Quittungsbuch) bescheinigen. Eine solche Bescheinigung der Annahme der Sendung zur Beförderung hat jedoch weder die Bedeutung eines Frachtbriefdoppels noch einer in Ziffer 8 vorgesehenen Bescheinigung über die Aufgabe der Sendung.

§ 9

§ 9

Tarife. Verbot von Sonderabmachungen

1. — Für jede Eisenbahn sind Tarife aufzustellen, die alle Bedingungen des Frachtvertrags sowie alle zur Berechnung der Fracht und der Nebengebühren notwendigen Angaben zu enthalten haben.

2. — Die Einführung, die Änderungen und die Aufhebung der Tarife wird in der für diese Zwecke bestimmten amtlichen öffentlichen Zeitschrift unter Angabe des Tages, von dem die betreffende Maßnahme gültig sein soll, veröffentlicht.

Bei Tarifen oder deren Änderungen, die in Form besonderer Ausgaben gedruckt werden, wird in dieser Zeitschrift statt des vollen Wortlauts des Tarifs oder seiner Änderungen nur der Hinweis darüber veröffentlicht, daß der Tarif oder seine Änderung eingeführt wird, wo und zu welchem Preise die besondere Ausgabe erhältlich ist und von wann der Tarif oder seine Änderung gültig sein soll. Diese abgekürzte Form der Veröffentlichung hat dieselbe Rechtsgültigkeit wie eine Veröffentlichung mit vollem Wortlaut. In jeder derartigen besonderen Ausgabe ist die amtliche öffentliche Zeitschrift anzugeben, welche die abgekürzte Veröffentlichung enthält und in welcher seine späteren Änderungen veröffentlicht werden.

3. — Die Tarife sowie deren Änderungen können nicht vor ihrer Veröffentlichung in Kraft treten.

4. — Jeder Bahnhof ist verpflichtet, die ihn betreffenden Tarife den Interessenten auf Verlangen während der Stunden, an denen die betreffende Dienststelle für das Publikum geöffnet ist, zur Einsicht zu überlassen.

5. — Tarifänderungen treten nach Ablauf von 15 Tagen nach ihrer Veröffentlichung in Kraft, es sei denn, daß in der Veröffentlichung, durch welche sie eingeführt werden, anders bestimmt ist. (§ 9)

Die nur für eine bestimmte Zeit eingeführten Tarife treten nach Ablauf dieser Zeit ohne eine Veröffentlichung über ihre Aufhebung außer Kraft.

6. — Die Tarife müssen alle besonderen Bedingungen für die verschiedenen Beförderungsarten, besonders auch eine Bestimmung darüber enthalten, ob sie für Eilgut oder Frachtgut gelten. Wenn eine Eisenbahn für alle oder für einzelne Güter oder für bestimmte Strecken nur einen Tarif für eine dieser Beförderungsarten besitzt, so ist dieser Tarif für alle Sendungen anwendbar, gleichgültig, ob sie von einem gewöhnlichen oder von einem Eilfrachtbrief begleitet sind; dabei gelten die Lieferfristen, die sich aus der Art des verwendeten Frachtbriefs nach § 6 Ziff. 8 und § 11 dieser Ordnung ergeben.

7. — Die Tarife müssen jedermann gegenüber in gleicher Weise angewendet werden. Ihre Bestimmungen gelten nur insoweit, als sie dieser Ordnung nicht widersprechen; andernfalls sind sie nichtig.

8. — Jede Sonderabmachung, wodurch einem oder mehreren Absendern eine Preisermäßigung gegenüber den Tarifen gewährt wird, ist verboten und nichtig.

Dagegen sind Tarifermäßigungen zulässig, die gehörig veröffentlicht sind und unter Erfüllung der gleichen Bedingungen jedermann in gleicher Weise zugute kommen, ebenso Ermäßigungen, die für den Eisenbahndienst, für Zwecke der öffentlichen Verwaltungen oder für Wohlfahrtszwecke gewährt werden.

9. — Außer den in den Tarifen vorgesehenen Frachten und Nebengebühren dürfen zugunsten der Eisenbahn nur ihre Auslagen erhoben werden, wie Zoll-, Steuer- oder Polizeigebühren, im Tarif nicht vorgesehene Kosten für die Überführung von einem Bahnhof zum anderen, Kosten der Instandsetzung der äußeren und inneren Verpackung der Güter, die zu ihrer Erhaltung notwendig sind, und ähnliche Auslagen. Diese Auslagen sind gehörig festzustellen und getrennt unter Beifügung der Belege im Frachtbrief anzugeben. Wenn die Bezahlung dieser Auslagen dem Absender obliegt, sind die Belege nicht dem Empfänger mit dem Frachtbrief, sondern dem Absender mit der Kostenrechnung gemäß § 17 zu übergeben.

10. — Die Eisenbahn hat das Recht, für die Barauslagen die im Tarif vorgesehene Gebühr (Provision) zu erheben; die durch die Eisenbahn bar bezahlten Zufuhrgebühren, die Fracht und andere Tarifgebühren, die Post- und Stempelgebühren sind von diesen Gebühren befreit.

11. — Die Eisenbahn ist verpflichtet, die nach den Vorschriften dieser Ordnung und den geltenden Tarifen berechnete Fracht und die Nebengebühren in den Frachtbrief einzutragen, sofern für diese Gebühren nicht besondere Quittungen erteilt werden.

Die Höhe der Frachtzuschläge (§ 7) und der Grund für ihre Erhebung sind im Frachtbrief zu vermerken, sofern er sich noch im Besitz der Eisenbahn befindet.

§ 10 (§ 10)

Berechnung der Fracht. Beförderungsweg

Für die Berechnung der Fracht und die Bestimmung des Beförderungswegs gelten nachstehende Vorschriften:

a) Wenn der Absender im Frachtbrief den Beförderungsweg vorgeschrieben hat, wird die Fracht nach diesem Wege berechnet.

Die Bezeichnung der Bahnhöfe, auf denen die von den Zoll-, Steuer-, Finanz-, Polizei- und sonstigen Verwaltungsbehörden vorgeschriebenen Förmlichkeiten zu erfüllen sind, ist einer Wegevorschrift gleichzuachten.

b) Wenn der Absender im Frachtbrief nur die anzuwendenden Tarife vorgeschrieben hat, wendet die Eisenbahn diese Tarife an, sofern diese Vorschrift zur Feststellung der Bahnhöfe genügt, zwischen denen die verlangten Tarife Anwendung finden sollen, und wenn die Bedingungen dieser Tarife erfüllt wurden. Die Eisenbahn wählt unter den Beförderungswegen, für die diese Tarife am Tage des Abschlusses des Frachtvertrags gültig sind, den Beförderungsweg nach den Vorschriften unter e) 1 dieses Paragraphen.

c) Wenn der Absender nach § 17 Ziff. 2 f) im Frachtbrief die Vorauszahlung der Fracht bis zu einem Unterwegsbahnhof vorgeschrieben hat, wobei er den Beförderungsweg nicht angegeben hat, wählt die Eisenbahn unter den Beförderungswegen, welche den genannten Unterwegsbahnhof berühren, den Beförderungsweg nach den Vorschriften unter e) 1 dieses Paragraphen. Die Fracht wird nach dem von der Eisenbahn gewählten Beförderungsweg berechnet.

d) Wenn in den vorstehend unter a) und c) erwähnten Fällen ein direkter Tarif zwischen dem Versand- und dem Bestimmungsbahnhof auf dem nach a) vorgeschriebenen Beförderungs-

(§ 10) weg oder zwischen dem Versandbahnhof und dem vorstehend unter c) genannten Bahnhof besteht, so wird dieser Tarif unter Einhaltung der Vorschriften unter e) 2 angewendet, sofern seine Bedingungen erfüllt wurden.

e) Wenn die vom Absender gemachten Angaben nicht genügen, um den Beförderungsweg oder die Tarife vollständig festzustellen, oder wenn einzelne dieser Angaben miteinander unvereinbar sind, wählt die Eisenbahn den Beförderungsweg und die Tarife nach folgenden Grundsätzen:

1. unter mehreren Beförderungswegen hat die Eisenbahn für Eilgut und lebende Tiere den Weg, der die schnellste Beförderung nach dem Bestimmungsbahnhof zusichert, und für andere Sendungen den Weg, der die billigste Frachtberechnung am Tage des Abschlusses des Frachtvertrags ergibt, zu wählen; ist die Fracht auf zwei oder mehreren Beförderungswegen gleich hoch, so hat die Eisenbahn den Weg, der die schnellste Beförderung nach dem Bestimmungsbahnhof zusichert, zu wählen;

2. unter mehreren direkten zwischen dem Versand- und dem Bestimmungsbahnhof bestehenden Tarifen hat die Eisenbahn den am Tage des Abschlusses des Frachtvertrags billigsten Tarif zu wählen; ist der billigste Tarif ein Spezial- oder Ausnahmetarif, so ist er anzuwenden, sofern seine Anwendungsbedingungen erfüllt wurden; besteht zwischen dem Versand- und dem Bestimmungsbahnhof kein direkter Tarif, so wendet die Eisenbahn, unter entsprechender Einhaltung der vorstehenden Vorschriften dieser Ziffer andere auf dem durch den Absender vorgeschriebenen oder von der Eisenbahn gewählten Beförderungsweg gültige Tarife an.

f) Bezüglich der unter a) zweiter Absatz erwähnten Bahnhöfe sowie auch hinsichtlich der Angabe des Beförderungswegs bei Sendungen lebender Tiere richtet sich die Eisenbahn immer nach den Angaben im Frachtbrief und ebenso, soweit möglich, auch bezüglich der anderen Anweisungen des Absenders.

g) In allen oben erwähnten Fällen werden die Lieferfristen nach dem vom Absender vorgeschriebenen oder nach dem von der Eisenbahn zu wählenden Beförderungsweg berechnet.

h) Ausnahme- oder Spezialtarife, welche eine Verlängerung der Lieferfrist gemäß § 11 Ziff. 10 dieser Ordnung oder die Beschränkung der Haftung der Eisenbahn gemäß § 34 Ziff. 1 vorsehen, dürfen nur dann angewendet werden, wenn der Absender deren Anwendung im Frachtbrief vorschreibt.

i) Die Eisenbahn darf außer den im § 5 Ziff. 6 und § 23 Ziff. 1 dieser Ordnung erwähnten Fällen die Beförderung nur dann auf einem anderen als dem vom Absender vorgeschriebenen Wege vornehmen, wenn:

1. Fracht und Lieferfrist nicht größer sind als Fracht und Lieferfrist auf dem vom Absender vorgeschriebenen Weg und

2. die von den Zoll-, Steuer-, Finanz-, Polizei- und sonstigen Verwaltungsbehörden vorgeschriebenen Förmlichkeiten sowie die Tränkung und Fütterung lebender Tiere immer auf den vom Absender bezeichneten Bahnhöfen vorgenommen werden.

Erfolgt die Beförderung der mit einem namentlichen Frachtbrief aufgegebenen Sendung auf einem anderen als dem vom Absender vorgeschriebenen Wege, so ist er auf Kosten der Eisenbahn davon zu benachrichtigen; bei Verwendung eines Inhaberfrachtbriefs benachrichtigt die Eisenbahn den Inhaber des Frachtbriefdoppels durch Vermittlung des Meldeadressaten oder durch Vermittlung des Absenders, wenn der Meldeadressat im Frachtbrief nicht angegeben wurde.

j) In den unter b), c) und e) erwähnten Fällen haftet die Eisenbahn für einen aus der Wahl des Beförderungswegs oder der Tarife etwa entstehenden Schaden nur bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit.

k) Als Grundlage zur Frachtberechnung dienen die am Tage des Abschlusses des Frachtvertrags geltenden Tarife. Wird jedoch auf Verlangen des Absenders oder mangels eines direkten Tarifs zwischen dem Versand- und Bestimmungsbahnhof die Fracht für einzelne Teilstrecken des Beförderungswegs besonders berechnet, so dienen als Grundlage zur Frachtberechnung für jede dieser Teilstrecken die Tarife, die am Tage des Übergangs der Sendung auf jedem einzelnen Teil dieses Wegs gelten.

Die Nebengebühren werden nach dem Tarif berechnet, welcher am Tage der Entstehung der die Erhebung dieser Gebühren begründenden Umstände gilt.

§ 11

Lieferfristen

1. — Die Lieferfristen betragen, sofern die Tarife keine kürzeren Fristen vorsehen:

A. für Frachtgut:

a) Abfertigungsfrist . . . . 1 Tag;

b) Beförderungsfrist für je auch nur angefangene 150 Tarifkilometer . . . . . 1 Tag;

B. für Eilgut:

a) Abfertigungsfrist . . . . 1 Tag;

b) Beförderungsfrist für je auch nur angefangene 300 Tarifkilometer . . . . . 1 Tag.

Die unter A und B angegebenen Fristen betragen das Doppelte bei Stückgutsendungen:

1) von Gegenständen der Anlage A sowie von leeren Packmitteln, in denen solche Gegenstände enthalten waren, wenn durch die Anlage A die Beförderung in offenen Wagen vorgeschrieben oder das Zusammenladen mit anderen Gegenständen verboten ist;

2) von Gegenständen, die wegen ihres Umfangs nicht in gewöhnliche gedeckte Wagen verladen werden können.

2. — Erstreckt sich die Beförderung über mehrere durch Schienen verbundene Eisenbahnen, so ist die Beförderungsfrist nach der Gesamtentfernung zwischen dem Versand- und dem Bestimmungsbahnhof zu berechnen; die Abfertigungsfrist ist ohne Rücksicht auf die Zahl der beteiligten Eisenbahnen nur einmal zu berechnen.

3. — Zuschlagsfristen können für folgende Fälle festgesetzt werden:

a) für Sendungen, die befördert werden:

(1) unter Beteiligung anderer Verkehrsmittel;

((2) mit einer Verbindungsbahn, die zwei Linien desselben Netzes oder verschiedener Netze verbindet;

(3) auf Eisenbahnstrecken untergeordneter Bedeutung oder mit schwachem Güterverkehr;

(4) über Eisenbahnen mit einer anderen als der normalen Spurweite;

(5) von und nach Güternebenstellen;

b) für außergewöhnliche Verhältnisse, die zur Folge haben:

eine ungewöhnliche Verkehrszunahme oder ungewöhnliche Betriebsschwierigkeiten.

4. — Zuschlagsfristen, die durch die in Ziffer 3a) dieses Paragraphen erwähnten Umstände begründet sind, sind im Tarif angegeben.

5. — Zuschlagsfristen, die durch die in Ziffer 3b) dieses Paragraphen erwähnten Umstände begründet sind, können von der Aufsichtsbehörde oder nach deren Genehmigung von der Eisenbahn festgesetzt werden. Die diese Zuschlagsfristen einführenden Anordnungen müssen in der für die Veröffentlichung der Tarife bestimmten Zeitschrift (§ 9) oder durch Aushang auf den Bahnhöfen veröffentlicht werden und treten nicht vor ihrer derartigen Veröffentlichung in Kraft. Auch soll auf derartige Anordnungen tunlichst in der Presse hingewiesen werden. Wurden diese Anordnungen durch Aushang auf den Bahnhöfen veröffentlicht, so sind sie innerhalb vier Wochen vom Tage des Aushangs gerechnet durch Veröffentlichung in der für die Veröffentlichung der Tarife bestimmten Zeitschrift zu bestätigen.

6. — Die Lieferfrist beginnt mit der auf die Annahme der Sendung zur Beförderung (§ 8 Ziff. 1) folgenden Mitternacht, wenn nicht die Vorschrift der Ziffer 9 dieses Paragraphen Anwendung findet.

7. — Die Lieferfrist einer mit einem namentlichen Frachtbrief aufgegebenen Sendung ist gewahrt, wenn die Eisenbahn vor ihrem Ablauf:

a) die Sendung dem Empfänger zuführt, wenn sie auch aus von der Eisenbahn unabhängigen Gründen nicht angenommen wurde, oder

b) bei Sendungen, die nicht zugeführt werden, den Empfänger von ihrer Ankunft benachrichtigt (§ 16 Ziff. 1) und die Sendung zur Abholung bereitstellt, oder

c) bei Sendungen, die von der Eisenbahn dem Empfänger nicht zugeführt werden und von deren Ankunft der Empfänger nicht benachrichtigt zu werden braucht (§ 16 Ziff. 7), die Sendung auf dem Bestimmungsbahnhof zur Abholung bereitstellt.

Die Lieferfrist einer mit einem Inhaberfrachtbrief aufgegebenen Sendung ist gewahrt, wenn die Eisenbahn vor ihrem Ablauf:

a) den Meldeadressaten von der Ankunft der Sendung benachrichtigt (§ 16 Ziff. 8 erster Absatz) und die Sendung zur Abholung bereitstellt, oder

(§ 11) b) wenn der Meldeadressat nicht benachrichtigt wird (§ 16 Ziff. 8 zweiter Absatz), die Ankunft der Sendung durch Aushang bekanntgibt und sie zur Abholung bereitstellt.

8. — Der Lauf der Lieferfrist ruht für die Dauer:

a) des Aufenthalts, der durch die Erledigung der Zoll-, Steuer-, Finanz-, Polizei- oder sonstigen verwaltungsbehördlichen Förmlichkeiten verursacht wird;

b) des Aufenthalts der Sendung infolge der gemäß § 5 Ziff. 6 dieser Ordnung erlassenen Anordnungen;

c) des Aufenthalts der Sendung infolge einer ohne Verschulden der Eisenbahn eingetretenen Verkehrsunterbrechung, durch die der Beginn oder die Fortsetzung der Beförderung zeitweilig verhindert wird;

d) des Aufenthalts der Sendung infolge der Ausführung der im § 7 Ziff. 2 vorgesehenen Feststellungen, sowie, wenn die Tarife dies ausdrücklich vorsehen, infolge der Ausführung der im § 14 V und § 16 IV vorgesehenen Feststellungen;

e) des Aufenthalts der Sendung infolge Abladung oder Zuladung eines Übergewichts, Sicherung des Gutes, Ausbesserung der Verpackung, Zurechtladen einer mangelhaft verladenen Ladung sowie Umladung der Sendung, wenn in den vorstehenden Fällen ein Verschulden der Eisenbahn nicht vorliegt;

f) des Aufenthalts der Sendung infolge einer nachträglichen Verfügung des Absenders oder einer durch den Tarif im Frachtbrief zugelassenen Erklärung;

g) bei Beförderung lebender Tiere während der Dauer:
   1) des Aufenthalts dieser Tiere zwecks Tränkung, Fütterung und Besprengung;
   2) des Aufenthalts wegen einer polizeilichen Maßregel;
   3) der viehseuchenpolizeilichen Untersuchung;

h) für Frachtgut an Feiertagen.

Die in dieser Ziffer unter a) bis g) vorgesehenen Hemmungen der Lieferfrist werden nur wirksam, wenn die Eisenbahn ihre Ursache und Dauer im Frachtbrief vermerkt hat.

9. — Die Lieferfrist beginnt bei allen Sendungen einen Tag später, wenn der auf die Auflieferung der Sendung folgende Tag ein Feiertag ist. Ist der letzte Tag der Lieferfrist ein Feiertag, so läuft die Lieferfrist erst am darauffolgenden Tage ab.

10. — In den Spezial- oder Ausnahmetarifen mit ermäßigten Frachtsätzen können längere als die in Ziffer 1 dieses Paragraphen festgesetzten Lieferfristen eingeführt werden.

§ 12

§ 12

Zustand der Sendung. Verpackung und Bezeichnung der Güter

1. — Nimmt die Eisenbahn eine Sendung zur Beförderung an, die offensichtlich Spuren von Beschädigungen aufweist, so kann sie verlangen, daß der Zustand der Sendung im Frachtbrief besonders vermerkt wird. Der Absender haftet gegenüber der Eisenbahn für die infolge des mangelhaften Zustands der Sendung entstandenen Schäden.

Ist im Frachtbrief für einen solchen Vermerk kein Platz vorhanden, so sind besondere Blätter zu verwenden, wobei nach § 6 Ziff. 11 d) dieser Ordnung sinngemäß zu verfahren ist.

2. — Der Absender hat das Gut, soweit dessen Natur eine Verpackung erfordert, zum Schutz gegen gänzlichen oder teilweisen Verlust und gegen Beschädigung während der Beförderung sowie zur Verhütung einer Beschädigung von Personen, Betriebsmitteln oder anderen Sendungen sicher zu verpacken.

Im übrigen gelten für die Verpackung die betreffenden Vorschriften dieser Ordnung und der Tarife.

3. — Ist der Absender den Vorschriften der Ziffer 2 nicht nachgekommen, so kann die Eisenbahn die Annahme der Sendung verweigern oder verlangen, daß der Absender im Frachtbrief das Fehlen oder den mangelhaften Zustand der Verpackung anerkennt und ihn genau beschreibt. Die Vorschrift der Ziffer 1 zweiter Absatz wird sinngemäß angewendet.

4. — Der Absender haftet für alle Folgen des im Frachtbrief anerkannten Fehlens oder mangelhaften Zustands der Verpackung, wie auch für die Folgen der mangelhaften Verpackung, die äußerlich nicht erkennbar waren.

Der Absender haftet auch für äußerlich erkennbare Mängel der Verpackung, wenn sie auch im Frachtbrief nicht anerkannt worden sind, wenn die Eisenbahn nachweist, daß diese Mängel bei der Annahme der Sendung zur Beförderung vorhanden waren.

5. — Pflegt ein Absender gleichartige Sendungen, die einer Verpackung bedürfen, unverpackt oder mit den gleichen Mängeln der Verpackung auf dem gleichen Bahnhof aufzugeben, so kann er sich der Verpflichtung, für jede Sendung der in Ziffer 3 enthaltenen Vorschrift gesondert zu entsprechen, dadurch entziehen, daß er auf diesem Bahnhof eine allgemeine Erklärung nach dem Muster der Anlage G zu dieser Ordnung hinterlegt. In diesem Falle muß der Frachtbrief einen Hinweis auf die bei dem Versandbahnhof hinterlegte allgemeine Erklärung enthalten. (§ 12)

6. — Vorbehaltlich der ausdrücklich in den Tarifen vorgesehenen Ausnahmen ist der Absender verpflichtet, Stückgüter mit deutlichen, unauslöschbaren äußeren Zeichen und Nummern zu versehen, die keine Verwechslung zulassen und mit den im Frachtbrief angegebenen Zeichen und Nummern genau übereinstimmen. Außerdem ist er verpflichtet, auf jedem Stückgut in unauslöschbarer Schrift den Bestimmungsbahnhof anzugeben. Die Eisenbahn kann auch verlangen, daß auf dem tSückgut Name und Anschrift des Empfängers angegeben werden.

Alle alten Anschriften und Zettel hat der Absender durchzustreichen oder zu entfernen. Der Absender trägt die Folgen der Nichtbeachtung dieser Vorschrift.

Werden auf Verlangen des Absenders oben genannte Leistungen durch die Eisenbahn verrichtet, so kann sie hierfür die tarifmäßigen Gebühren erheben.

7. — Vorbehaltlich der ausdrücklich in den Tarifen vorgesehenen Ausnahmen dürfen leicht zerbrechliche Gegenstände (wie Glaswaren, Porzellan, Töpferwaren), Gegenstände, die sich leicht im Wagen verstreuen (wie Nüsse, Obst, Futtermittel, Steine) und Güter, die andere Sendungen beschmutzen oder beschädigen können (wie Kohlen, Kalk, Asche, gewöhnliche Erden, Farberden), nur als Wagenladungen befördert werden, es sei denn, daß diese Güter so verpackt oder zusammengebunden werden, daß sie nicht zerbrechen, verloren gehen oder andere Sendungen beschmutzen oder beschädigen können.

8. — Die Eisenbahn kann verlangen, daß kleine Stückgüter derselben Art (Kleineisenzeug oder dgl.), deren Annahme und Verladung sonst nicht ohne erheblichen Zeitverlust möglich wäre, durch Verbindung oder Verpackung zu größeren Einheiten zusammengefaßt werden.

§ 13

§ 13

Begleitpapiere für die Abfertigung durch die Zoll-, Steuer-, Finanz-, Polizei- und sonstigen Verwaltungsbehörden. Zollverschluß. Beförderungsstatistik

1. — Der Absender ist verpflichtet, dem Frachtbrief die Begleitpapiere beizugeben, die zur Erfüllung der Zoll-, Steuer-, Finanz-, Polizei- und sonstigen Verwaltungsvorschriften vor der Ablieferung der Sendung an den Empfänger erforderlich sind. Diese Papiere dürfen nur Güter umfassen, die den Gegenstand eines und desselben Frachtbriefs bilden, sofern nicht in Verwaltungsvorschriften oder in den Tarifen etwas anderes bestimmt ist.

Wenn solche Papiere dem Frachtbrief nicht beigegeben werden können, weil sie bei einem Bahnhof, einem Zollamt oder bei einer anderen amtlichen Stelle hinterlegt sind, so muß der Frachtbrief die Angabe enthalten, wo sie hinterlegt sind.

2. — Die Eisenbahn ist nicht verpflichtet, die beigegebenen Papiere auf ihre Richtigkeit und Vollständigkeit zu prüfen.

3. — Der Absender haftet der Eisenbahn, sofern sie kein Verschulden trifft, für alle Schäden, die aus dem Fehlen, der Unzulänglichkeit oder Unrichtigkeit dieser Papiere sowie aus der Nichtbeachtung der Vorschriften der zuständigen Behörden durch den Absender entstehen. Wird infolge Fehlens, Unzulänglichkeit oder Unrichtigkeit dieser Begleitpapiere die Absendung, die Beförderung oder die Auslieferung der Sendung verzögert, so ist die Eisenbahn berechtigt, für die Dauer der Verzögerung das tarifmäßige Lager- oder Wagenstandgeld zu erheben.

4. — Die Eisenbahn haftet für die Folgen des Verlusts oder der unrichtigen Verwendung der im Frachtbrief bezeichneten und ihm entweder beigegebenen oder bei der Eisenbahn hinterlegten Papiere wie ein Spediteur; sie hat aber in keinem Falle einen höheren Schadenersatz zu leisten als bei Verlust der Sendung.

5. — Der Absender ist verpflichtet, für die Verpackung und Bedeckung der Güter entsprechend den Zoll- oder Steuervorschriften zu sorgen. Die Eisenbahn kann Sendungen zurückweisen, deren Zoll- oder steueramtlicher Verschluß verletzt oder mangelhaft ist.

Hat der Absender die Güter nicht nach den Zoll- und Steuervorschriften verpackt oder mit einer Decke versehen, so kann die Eisenbahn dies besorgen. Die Kosten haften an der Sendung.

6. — Die Eisenbahn ist verpflichtet, eine Beförderungsstatistik zu führen; für die damit verbundenen Tätigkeiten kann die Eisenbahn für jede Sendung die tarifmäßige Gebühr erheben.

Kapitel II

Ausführung des Frachtvertrages.

§ 14

§ 14 **Auflieferung. Bestellung der Wagen. Verladung. Verwendung gedeckter oder offener Wagen. Feststellung des Gewichts, der Stückzahl und des Eigengewichts des Wagens. Umladung**

I. Auflieferung

1. — Die Güter müssen bei den durch die Eisenbahn bezeichneten Stellen während der Dienststunden, die von der Eisenbahn durch Aushang bekanntgegeben werden, aufgeliefert werden.

2. — Die Eisenbahn kann auf Antrag des Absenders das Anfahren von Stückgütern nach dem Bahnhof gegen eine durch Aushang auf dem Bahnhof bekanntzumachende Gebühr entweder selbst oder durch einen Rollfuhrunternehmer bestellen. Die Personen, deren sich die Eisenbahn bei der Anfuhr bedient, gelten als Leute der Eisenbahn im Sinne des § 39 dieser Ordnung.

Die Rollfuhrleute haben ihren Gebührentarif bei sich zu tragen und auf Verlangen vorzuzeigen.

Dem Absender steht es frei, von dieser Einrichtung Gebrauch zu machen oder die Güter selbst anzufahren oder sie durch andere Unternehmer anfahren zu lassen.

Für die in dieser Ziffer angeführten Leistungen haftet die Eisenbahn wie ein Spediteur.

3. — Die Tarife können vorschreiben, daß Sendungen, die auf dem Versandbahnhof von Schiffen, Kraftwagen oder Flugzeugen unmittelbar auf die Eisenbahn umgeladen werden sollen, gegen Zahlung der im Tarif oder durch Aushang bekanntzumachenden Gebühren von der Eisenbahn selbst oder von ihrem Unternehmer umgeladen werden.

Für die in dieser Ziffer angeführten Leistungen haftet die Eisenbahn wie ein Spediteur.

4. — An Feiertagen braucht die Eisenbahn keine Frachtgüter anzunehmen. Die Tarife bezeichnen die Bahnhöfe, welche Eilgüter an Feiertagen zur Beförderung annehmen. Die Eisenbahn nimmt an Feiertagen Eilgüter zur Beförderung an, sofern die durch die Zoll-, Steuer-, Finanz-, Polizei- und sonstigen Verwaltungsbehörden erforderlichen Förmlichkeiten oder die Vorschriften dieser Behörden die Annahme nicht verhindern.

5. — Der Absender hat dafür zu sorgen, daß Sendungen, die durch die Eisenbahn zu verladen sind, spätestens binnen 24 Stunden nach Beginn der Auflieferung zur Beförderung angenommen werden können. Die Eisenbahn ist berechtigt, die Güter auf Lager zu nehmen und das tarifmäßige Lagergeld zu erheben, sofern der Absender die Annahme zur Beförderung dadurch verzögert, daß er innerhalb der oben genannten Frist nicht alle im Frachtbrief aufgeführten Güter aufliefert oder der Eisenbahn nicht einen vorschriftsmäßig ausgestellten Frachtbrief an Stelle des wegen Unrichtigkeit oder Unvollständigkeit der Erklärungen beanstandeten Frachtbriefs übergibt, oder wenn er die bei der Aufgabe etwa vorauszuzahlenden Kosten nicht begleicht.

Verlangt der Absender vor Abschluß des Frachtvertrags die Rückgabe eines durch die Eisenbahn zu verladenden Gutes, so liefert ihm die Eisenbahn dieses nach Bezahlung des Lagergeldes für die ganze Lagerungszeit und anderer Kosten aus.

II. Bestellung der Wagen

6. — Für eine Sendung, die der Absender zu verladen hat, ist ein Wagen zu bestellen, wobei in der Bestellung der Tag der Bereitstellung des Wagens, die Art des Gutes, das ungefähre Gewicht und der Bestimmungsbahnhof anzugeben sind.

Die Eisenbahn kann verlangen, daß der Besteller des Wagens bei der Bestellung einen durch ihn als Absender unterzeichneten Frachtbrief für die in dem bestellten Wagen zu befördernde Sendung vorlegt. Die Eisenbahn kann bei der Annahme der Wagenbestellung die Hinterlegung einer Sicherheit verlangen, deren Höchstbetrag im Tarif festgesetzt ist.

Die für einen bestimmten Tag bestellten Wagen werden nur nach Möglichkeit gestellt.

Der Besteller des Wagens kann in der Bestellung den endgültigen Tag, bis zu welchem er den Wagen annehmen wird, angeben für den Fall, daß der Wagen nicht am verlangten Tage bereitgestellt werden kann.

Können die Wagen an dem Tage, als nachgesucht wurde, nicht gestellt werden, so ist der Besteller, soweit möglich, hiervon kostenfrei zu benachrichtigen. Wurde eine endgültige Frist, bis zu welcher der Wagen angenommen werden kann, angegeben, so hat die Eisenbahn hierbei bekanntzugeben, an welchem Tage innerhalb dieser Frist der Wagen gestellt wird.

Wird ein Wagen nicht an dem verlangten Tage oder innerhalb der angegebenen Frist bereitgestellt, so gilt die Bestellung ohne die in Ziffer 11 vorgesehenen Folgen als nichtig. (§ 14)

7. — Wagen von einem bestimmten, durch den Besteller angegebenen, Ladegewicht oder Ladefläche sowie Wagen spezieller Bauart werden nur nach Möglichkeit bereitgestellt.

Stellt die Eisenbahn anstatt eines Wagens mit einem bestimmten durch den Besteller angegebenen Ladegewicht oder Ladefläche oder eines Wagens spezieller Bauart einen anderen Wagen bereit, so kann der Besteller die Annahme des Wagens ohne die in Ziffer 11 vorgesehenen Folgen verweigern.

8. — Außer den Vorschriften der Ziffern 6 und 7 werden die Fristen und das Verfahren bei der Bestellung der Wagen in den Tarifen geregelt.

9. — Die Tarife können abweichende Bedingungen für die Bestellung von Wagen für Sendungen bestimmter Güter vorsehen.

10. — Die Wagen werden grundsätzlich auf den durch die Eisenbahn hierfür bestimmten Gleisen bereitgestellt.

Die Eisenbahn hat das Recht, die tarifmäßigen Gebühren zu erheben, wenn sie auf Antrag des Absenders bereits zur Verladung gestellte Wagen im Bereich desselben Bahnhofs umstellt oder Wagen zur Verladung auf einem anderen als dem durch die Eisenbahn hierfür bestimmten Gleis oder an einer bestimmten Stelle dieses Gleises bereitstellt.

11. — Wird ein Wagen vor der Bereitstellung wieder abbestellt, so hat der Besteller die im Tarif vorgesehene Gebühr, welche das Wagenstandgeld für ½ Tag nicht überschreiten darf, zu zahlen.

Wird ein Wagen nach der Bereitstellung, aber noch vor Ablauf der Beladefrist abbestellt, so kann die Eisenbahn die tarifmäßige Gebühr, welche jedoch das Wagenstandgeld für einen Tag nicht überschreiten darf, erheben.

Wird jedoch der Wagen nach Ablauf der Beladefrist abbestellt, so hat der Besteller für die Zeit vom Zeitpunkt der Bereitstellung des Wagens das tarifmäßige Wagenstandgeld, mindestens für einen Tag, zu zahlen.

Für die Abbestellung von Wagen mit großen Ladegewichten und Ladeflächen oder spezieller Bauart, welche bestimmten Heimatbahnhöfen zugeteilt sind, können die Tarife auch andere Gebühren vorsehen.

III. Verladung

12. — Ob die Sendung durch die Eisenbahn oder durch den Absender zu verladen ist, bestimmen die Tarife, soweit nicht diese Ordnung Vorschriften darüber enthält.

13. — Der Absender kann im Frachtbrief vorschreiben, daß:

a) die Eisenbahn eine Sendung verladet, deren Verladung nach den Tarifvorschriften dem Absender obliegt;
b) der Absender eine Sendung verladet, deren Verladung nach den Tarifvorschriften der Eisenbahn obliegt.

Die Eisenbahn ist verpflichtet obiges Verlangen nur dann zu berücksichtigen, wenn die Beschaffenheit der Sendung sowie die Betriebsverhältnisse auf dem Versandbahnhof dieses nach dem Ermessen der Eisenbahn gestatten.

Berücksichtigt die Eisenbahn ein solches Verlangen des Absenders, so ist sie verpflichtet, im Frachtbrief einen entsprechenden Vermerk darüber einzutragen.

14. — Die Eisenbahn ist berechtigt, für die Verladung die tarifmäßige Gebühr zu erheben. Zur Erhebung dieser Gebühr ist die Eisenbahn auch dann berechtigt, wenn der Absender mit ihrem Einverständnis die Verladung einer Sendung, die die Eisenbahn verpflichtet war zu verladen, ausführt.

15. — Die Eisenbahn ist verpflichtet, zur Verladung gehörig gereinigte und betriebsfähige Wagen zu stellen. Wird die Sendung durch den Absender verladen, so hat er sich vor der Verladung zu überzeugen, ob die Art des bereitgestellten Wagens für die zu verladende Sendung geeignet ist, ob er rein ist und ob an den Wänden, am Fußboden und am Dach keine offensichtlichen Mängel vorhanden sind, durch welche eine Beschädigung der Sendung erfolgen könnte. Werden solche Mängel festgestellt, so kann der Absender die kostenfreie Bereitstellung eines anderen Wagens verlangen.

Wird durch die betreffenden Behörden verlangt, daß der Wagen vor dem Verladen mit bestimmten Gütern entseucht wird, so wird die Entseuchung durch die Eisenbahn gegen Erhebung der tarifmäßigen Gebühr von dem Besteller des Wagens vorgenommen.

16. — Wenn die Verladung der Sendung dem Absender obliegt, so ist er gegenüber der Eisenbahn für alle Schäden und Kosten, die aus einer mangelhaften Verladung des Wagens entstehen, haftbar.

Wird die Sendung durch den Absender verladen, so haftet er gegenüber der Eisenbahn für Beschädigungen des Wagens, der Wageneinrichtungen und Ladevorrichtungen, die während des Verladens

(§ 14) entstanden sind, es sei denn, daß es sich erweist, daß der Schaden weder durch seine noch durch die Schuld der Personen entstanden ist, deren er sich bei der Verladung bedient hat.

Die Entschädigung für Beschädigungen des Wagens, der Wageneinrichtungen und Ladevorrichtungen werden nach dem von der Eisenbahn festgesetzten und in der für die Veröffentlichung der Tarife bestimmten Zeitschrift bekanntgegebenen Preisverzeichnis berechnet; der zum Schadenersatz Verpflichtete kann jedoch beweisen, daß der Wert des verursachten Schadens geringer ist. Für die im Preisverzeichnis nicht vorgesehenen Schäden erhebt die Eisenbahn eine Entschädigung in Höhe des tatsächlich entstandenen Schadens.

17. — Für die Beladung des Wagens ist das an diesem vermerkte Ladegewicht maßgebend. Der Wagen darf nur dann über sein Ladegewicht hinaus beladen werden, wenn mit Rücksicht auf die Beschaffenheit des Gutes und die Witterungsverhältnisse nicht zu befürchten ist, daß die Tragfähigkeit des Wagens während der Beförderung überschritten werden könnte (§ 7 Ziffer 5 d). Eine die Tragfähigkeit des Wagens überschreitende Belastung ist in keinem Falle gestattet.

Die Eisenbahn kann in den Tarifen die Ausnutzung des Ladegewichts des Wagens mit Rücksicht auf den wenn auch nur auf einem Teil des Beförderungsweges begrenzten Achsdruck auf die Schienen beschränken.

Bei der Beladung von Wagen gelten überdies die entsprechenden im Tarif enthaltenen Vorschriften.

18. — Die Verladung durch den Absender hat während der Dienststunden (Ziff. 1) zu erfolgen und muß innerhalb der im Tarif festgesetzten Frist vollendet sein. Diese Frist beginnt mit dem Zeitpunkt der Bereitstellung des Wagens, frühestens jedoch mit Beginn der Dienststunden des Versandbahnhofs.

19. — Wird das Verladen nicht innerhalb der hierfür festgesetzten Frist beendet, oder übergibt der Absender der Eisenbahn nicht innerhalb dieser Frist einen ordnungsmäßig ausgestellten Frachtbrief an Stelle des durch die Eisenbahn wegen Unrichtigkeiten oder Unvollständigkeiten beanstandeten Frachtbriefs oder werden die etwa vorauszuzahlenden Kosten nicht innerhalb derselben Frist beglichen, so hat der Absender das tarifmäßige Wagenstandgeld zu zahlen. Für Feiertage ist Wagenstandgeld nur dann zu zahlen, wenn die Ladefrist schon am Tage vorher abgelaufen ist. Die Eisenbahn kann, wenn die Ladefrist um mehr als 24 Stunden überschritten wird, die Wagenbestellung als zurückgenommen betrachten und den verladenen Teil der Sendung auf Kosten und Gefahr des Absenders ausladen und auf Lager nehmen. Die Eisenbahn kann den ausgeladenen Teil der Sendung auch auf Kosten und Gefahr des Absenders einem Lagerunternehmen auf Lager geben. Auf Bahnhöfen, welche an Feiertagen für den Ladedienst geöffnet sind, wird das Wagenstandgeld für diese Tage nach denselben Grundsätzen erhoben wie für Werktage.

20. — Der Lauf der in Ziffer 5 und 18 dieses Paragraphen vorgesehenen Fristen ruht:

a) höchstens für 48 Stunden für die Dauer der Erledigung der durch die Zoll-, Steuer-, Finanz-, Polizei- und sonstigen Verwaltungsbehörden vorgesehenen Förmlichkeiten, sofern die Erledigung dieser Förmlichkeiten nicht durch Verschulden des Absenders verzögert wird; die Tarife können Ausnahmen vorsehen, wonach der Lauf dieser Fristen für die Zeit der Erledigung obiger Förmlichkeiten ruht;

b) an Feiertagen auf den für die Ladetätigkeiten an diesen Tagen geschlossenen Bahnhöfen;

c) für die Zeit, während welcher die Verladung infolge eisenbahnamtlicher nicht auf Verlangen oder aus Verschulden des Absenders erlassenen Anordnungen unmöglich war.

21. — Wenn die ordnungsmäßige Abwicklung des Verkehrs durch Güteranhäufungen oder andere Betriebsschwierigkeiten gefährdet wird, kann die Aufsichtsbehörde oder mit deren Genehmigung die Eisenbahn die Beladefristen und die lagergeldfreie Zeit soweit nötig abkürzen sowie das Lagergeld, Wagenstandgeld und die Gebühren für die Abbestellung von Wagen erhöhen. Anordnungen dieser Art sind auf dieselbe Weise zu veröffentlichen wie die Tarife.

Wenn jedoch die ordnungsmäßige Abwicklung des Verkehrs die sofortige Einführung solcher Anordnungen erfordert, hat die Eisenbahn das Recht, diese Anordnungen mit Gültigkeit vom Aushangstage der entsprechenden Bekanntmachungen auf dem betreffenden Bahnhof in Kraft zu setzen. In solcher Bekanntmachung ist zu vermerken, daß die Anordnung der späteren Genehmigung der Aufsichtsbehörde bedarf. Wird diese Anordnung nicht durch die Aufsichtsbehörde innerhalb 8 Tagen nach ihrer Einführung genehmigt, so ist sie wirkungslos. Die Genehmigungen solcher Anordnungen sind auf dieselbe Weise zu veröffentlichen wie die Tarife.

IV. Verwendung gedeckter oder offener Wagen

22. — Die Tarife bestimmen, welche Güter die Eisenbahn in offenen Wagen befördern darf sowie ob und unter welchen Bedingungen die Eisenbahn Wagendecken für offene Wagen liefert.

Der Absender kann im Frachtbrief verlangen:

a) daß Güter in gedeckten Wagen befördert werden, die nach dem Tarif in offenen Wagen zu befördern sind;

b) daß Güter in offenen Wagen befördert werden, die nach dem Tarif in gedeckten Wagen zu befördern sind.

Die Eisenbahn berücksichtigt diese Anträge, wenn sie nicht im Widerspruch mit den Vorschriften dieser Ordnung oder den Vorschriften der Zoll-, Steuer-, Finanz-, Polizei- oder sonstigen Verwaltungsbehörden stehen und wenn Gründe des Betriebs dieses gestatten.

Bei Berücksichtigung des unter a) erwähnten Antrags ist die Eisenbahn berechtigt, eine erhöhte Fracht in der im Tarif festgesetzten Höhe zu erheben.

V. Feststellung des Gewichts, der Stückzahl und des Eigengewichts des Wagens

23. — Bei Annahme von Stückgutsendungen, die von der Eisenbahn verladen werden, ist diese verpflichtet, das Gewicht und die Anzahl der Stücke festzustellen. Für die Verwiegung solcher Sendungen ist die Eisenbahn berechtigt, die im Tarif festgesetzten Gebühren zu erheben. Der Absender oder dessen Beauftragter hat das Recht, der Feststellung des Gewichts und der Stückzahl beizuwohnen.

24. — Bei allen anderen Sendungen ist die Eisenbahn auf Antrag des Absenders im Frachtbrief verpflichtet, auf dem Versandbahnhof das Gewicht und die Stückzahl festzustellen, wenn dieser Bahnhof die entsprechenden Wiegevorrichtungen besitzt und die Beschaffenheit der Sendung sowie die Betriebsverhältnisse dieses gestatten.

Das Gewicht hat die Eisenbahn auch ohne Antrag im Frachtbrief festzustellen, wenn es im Frachtbrief nicht angegeben ist.

Kann das Gewicht auf dem Versandbahnhof nicht festgestellt werden, so hat die Eisenbahn die Verwiegung auf einem anderen auf dem Beförderungsweg gelegenen Bahnhof oder auf dem Bestimmungsbahnhof der Sendung auszuführen, sofern diese Bahnhöfe entsprechende Wiegevorrichtungen besitzen.

Für die Verwiegung solcher Sendungen und die Feststellung der Stückzahl ist die Eisenbahn berechtigt, die tarifmäßigen Gebühren zu erheben.

Besitzt weder der Versandbahnhof noch der Bestimmungsbahnhof noch irgendein anderer Unterwegsbahnhof entsprechende Wiegevorrichtungen und hat der Absender das Gewicht im Frachtbrief nicht angegeben, so dient als Grundlage zur Berechnung der Fracht das Ladegewicht des verwendeten Wagens. In solchem Falle kann jedoch der Absender im Frachtbrief die Verwiegung der Sendung auf einem von ihm bezeichneten Bahnhof verlangen; die Fracht wird dann für die Gesamtsumme der Tarifentfernungen von dem Versand- bis zum Wiegebahnhof sowie von diesem Bahnhof bis zum Bestimmungsbahnhof der Sendung berechnet.

25. — Die Eisenbahn hat das Recht der Wahl, die Verwiegung auf einer gewöhnlichen Waage oder auf einer Gleiswaage vorzunehmen, sowie die Art der Verwiegung zu bestimmen.

Besteht eine Stückgutsendung, welche die Eisenbahn selbst verladet, aus mehreren Stücken, so hat die Eisenbahn das Gewicht der einzelnen Stücke oder einzelnen Teile der Sendung nur dann festzustellen, wenn der Absender das Gewicht der einzelnen Stücke oder einzelnen Teile der Sendung getrennt im Frachtbrief angegeben hat. Für eine solche Verwiegung kann die Eisenbahn die tarifmäßigen Gebühren erheben.

26. — Der Absender kann bei der Aufgabe verlangen, daß ihm oder seinem Beauftragten Gelegenheit geboten wird, der Feststellung des Gewichts und der Stückzahl beizuwohnen, wenn dies auf dem Versandbahnhof geschieht. Stellt der Absender ein solches Verlangen nicht oder wird die von der Eisenbahn gebotene Gelegenheit versäumt, so hat der Absender, wenn die Eisenbahn entsprechend einem späteren Antrag mit einer nochmaligen Feststellung einverstanden ist, die tarifmäßige Gebühr nochmals zu zahlen.

27. — Wird die Sendung auf einer Gleiswaage gewogen, so wird das Gewicht in der Weise festgestellt, daß vom Gesamtgewicht des beladenen Wagens das am Wagen angeschriebene Eigengewicht abgezogen wird. Die Eisenbahn hat jedoch auf schriftlichen Antrag des Berechtigten das Eigengewicht des Wagens festzustellen, wenn die Betriebsverhältnisse dieses gestatten. Der Berechtigte kann die Feststellung des Eigengewichts des Wagens auf einem anderen Bahnhof, der entsprechende Wiegevorrichtungen besitzt, verlangen. Wird bei der Nachwiegung des leeren Wagens eine Abweichung von dem am Wagen angeschriebenen Eigengewicht festgestellt, so wird das festgestellte Eigengewicht des Wagens der Gewichtsermittlung zugrunde gelegt.

(§ 14) 28. — Ergibt die auf Verlangen des Berechtigten erfolgte Nachwiegung des Eigengewichts des Wagens keine größere Abweichung als 2 v. H. des am Wagen angeschriebenen Eigengewichts, so erhebt die Eisenbahn die tarifmäßige Gebühr für die Feststellung des Gewichts des Wagens. In diesem Falle hat die Eisenbahn auch das Recht, die Gebühren für die Beförderung des Wagens nach und von dem Wiegebahnhof zu erheben.

29. — Ergibt die ohne Feststellung des Eigengewichts des Wagens vorgenommene Nachwiegung der Sendung auf der Gleiswaage keine größere Abweichung von dem im Frachtbrief angegebenen Gewicht als 2 v. H. des am Wagen angeschriebenen Eigengewichts, so wird das im Frachtbrief angegebene Gewicht als Grundlage zur Frachtberechnung angenommen.

30. — Die Eisenbahn ist verpflichtet, die Ergebnisse der Verwiegung und der Nachprüfung der Stückzahl sowie das Ergebnis der Nachprüfung des Eigengewichts des Wagens im Frachtbrief zu bescheinigen. Erfolgt diese Feststellung auf dem Versandbahnhof, so ist die Bescheinigung auch im Frachtbriefdoppel einzutragen, sofern es sich noch im Besitz der Eisenbahn befindet; in anderen Fällen ist die Eisenbahn auf Verlangen des Berechtigten verpflichtet, obige Ergebnisse nachträglich in dem vorgelegten Frachtbriefdoppel zu bescheinigen.

31. — In den im Tarif vorgesehenen Fällen kann der Absender verlangen, daß die Eisenbahn ihm gleichzeitig beim Verwiegen erlaubt, auf dem Versandbahnhof mit seinen Mitteln einen Teil des Gutes zu- oder abzuladen. Für die Berücksichtigung eines solchen Verlangens kann die Eisenbahn die tarifmäßige Gebühr erheben.

VI. Umladung

32. — Muß die Eisenbahn eine Sendung infolge ihrer mangelhaften Verladung durch den Absender umladen, die Ladung richten oder auf eine andere Weise verladen, so haften die Kosten dafür an der Sendung. Wird durch diese Tätigkeiten der Wagen aufgehalten, so erhebt die Eisenbahn das tarifmäßige Wagenstandgeld, jedoch nicht mehr als für einen Tag. Mit dem etwa abgeladenen Teil der Sendung wird wie mit dem abgeladenen Übergewicht gemäß § 7 dieser Ordnung verfahren.

33. — Muß die Eisenbahn eine durch den Absender verladene Sendung ohne Verschulden des Absenders umladen, richten oder auf eine andere Weise verladen, so ist diese Tätigkeit kostenlos und ohne Erhebung von Wagenstandgeld für das Aufhalten des Wagens zu bewirken; der etwa abgeladene Teil der Sendung wird weiterbefördert und bei der Berechnung der Fracht als ein nicht getrennter Teil der Hauptsendung betrachtet.

34. — Wenn eine Sendung umgeladen werden soll, die Güter enthält, deren Umladung besondere Sorgfalt oder Sachkenntnis erfordert (z. B. lose verladenes Obst, unverpacktes Glas u. dgl.), ist die Eisenbahn berechtigt, vom Absender Anweisung über die Umladung in der im § 7 Ziff. 10 vorgesehenen Form einzuholen.

35. — Gestatten Gründe des Betriebs oder die Beschaffenheit des Gutes die Aus- oder Umladung nicht, so ist die Eisenbahn berechtigt, die Sendung anzuhalten und eine Verfügung in der im § 7 Ziff. 10 vorgesehenen Form einzuholen.

36. — Erteilt der Berechtigte binnen 8 Tagen vom Tage der Absendung der Aufforderung durch die Eisenbahn gerechnet keine Anweisung oder erteilt er eine durch die Eisenbahn unausführbare Anweisung, so hat die Eisenbahn das Recht, mit der Sendung nach § 24 Ziff. 9, 10, 11 und 13 zu verfahren.

37. — Holt die Eisenbahn in obigen Fällen Anweisungen bezüglich der Umladung ein, so kann sie das Wagenstandgeld für die ganze Dauer des Aufenthalts erheben, sofern die Umladung durch den Absender verschuldet wurde; erfolgt die Umladung dagegen nicht durch Verschulden des Absenders, so wird das Wagenstandgeld für die Zeit des Aufhaltens des Wagens nach Ablauf der vorstehend angegebenen 8-tägigen Frist erhoben.

§ 15

§ 15

Erfüllung der Zoll-, Steuer-, Finanz-, Polizei- und sonstigen Verwaltungsvorschriften

1. — Die Zoll-, Steuer-, Finanz-, Polizei- und sonstigen Verwaltungsvorschriften werden, solange die Sendung unterwegs ist, von der Eisenbahn erfüllt. Sie kann diese Aufgabe unter ihrer eigenen Verantwortung einem Spediteur übertragen oder sie selbst übernehmen. In beiden Fällen hat sie die Verpflichtungen eines Spediteurs.

2. — Der Absender kann jedoch selbst oder durch einen im Frachtbrief bezeichneten Bevollmächtigten der in der vorigen Ziffer erwähnten Behandlung beiwohnen, um alle Auskünfte zu geben und sachdienliche Erklärungen vorzubringen, ohne daß daraus für ihn das Recht begründet würde, die Sendung in Besitz zu nehmen oder die Behandlung selbst zu betreiben.

Will der Absender selbst oder durch einen Bevollmächtigten bei der Erledigung der obigen Behandlung unterwegs zugegen sein, so hat er dieses im Frachtbrief in der Spalte „In der Verkehrsordnung und in den Tarifen vorgesehene Erklärungen" unter Angabe des Bahnhofs, auf dem diese Behandlung stattfinden soll, zu vermerken. Auf Antrag des Absenders und gegen Erstattung der damit verbundenen Kosten ist der Absender oder sein Bevollmächtigter von der Ankunft der Sendung auf dem Bahnhof, auf dem diese Behandlung stattfinden soll, zu benachrichtigen. (§ 15)

3. — Hat der Absender für die Erfüllung der Zoll-, Steuer-, Finanz-, Polizei- und sonstigen Verwaltungsvorschriften einen Bahnhof bezeichnet, auf dem nach den geltenden Bestimmungen die Ausführung der Behandlung nicht möglich ist, oder hat er sonst für diese Behandlung ein Verfahren vorgeschrieben, das nicht ausführbar ist, so handelt die Eisenbahn so, wie es ihr für den Berechtigten am vorteilhaftesten erscheint, und teilt dem Absender die getroffenen Maßnahmen auf seine Kosten mit.

4. — Schreibt der Absender im Frachtbrief „franko Zoll" vor, so gilt dies als Antrag, auf Besorgung der Zollbehandlung durch die Eisenbahn, wobei es ihr überlassen bleibt, die Zollbehandlung unterwegs oder auf dem Bestimmungsbahnhof zu besorgen.

5. — Vorbehaltlich der aus der Ziffer 4 dieses Paragraphen sich ergebenden Ausnahme hat der Empfänger das Recht, auf dem Bestimmungsbahnhof die Zollbehandlung zu besorgen, wenn dort ein Zollamt besteht und wenn entweder der Frachtbrief die Zollbehandlung auf dem Bestimmungsbahnhof vorschreibt oder beim Fehlen eines solchen Antrags die Sendung dort unverzollt ankommt. Macht der Empfänger von diesem Rechte Gebrauch, so hat er vorher die an der Sendung haftenden Kosten zu begleichen und den Frachtbrief einzulösen.

Wird die Zollbehandlung weder vom Empfänger noch vom Absender oder dessen Bevollmächtigten innerhalb der durch die Zollvorschriften vorgesehenen Fristen erledigt und wurde der Frachtbrief nicht eingelöst, so kann diese Behandlung im Einverständnis mit dem Zollamt von der Eisenbahn selbst erledigt werden.

6. — Werden die Zoll-, Steuer-, Finanz-, Polizei- und sonstigen Verwaltungsvorschriften auf Verlangen des Verfügungsberechtigten oder gemäß den geltenden Vorschriften von der Eisenbahn von Amts wegen erfüllt, so kann sie dafür die im Tarif vorgesehenen Gebühren erheben.

7. — Wird infolge der Erledigung der von den Zoll-, Steuer-, Finanz-, Polizei- und sonstigen Verwaltungsbehörden vorgeschriebenen Förmlichkeiten die Beförderung der Sendung länger als 48 Stunden nicht durch Verschulden der Eisenbahn aufgehalten, so kann die Eisenbahn nach Ablauf dieser Frist das tarifmäßige Lagergeld oder Wagenstandgeld erheben. Für die Erledigung dieser Förmlichkeiten bei der Auslieferung der Sendung auf dem Bestimmungsbahnhof beträgt die lagergeldfreie oder wagenstandgeldfreie Frist einen Tag.

In diese Fristen werden der Tag der Bereitstellung des Wagens zur Erledigung dieser Förmlichkeiten, der Tag der Entladung der Sendung sowie die Feiertage nicht eingerechnet, sofern an diesen Tagen das betreffende Amt diese Behandlung nicht ausführt.

Die Tarife können Ausnahmen von den Vorschriften dieser Ziffer vorsehen.

§ 16

§ 16

Benachrichtigung von der Ankunft der Sendung. Einlösung des Frachtbriefs. Ablieferung. Entladung. Nachprüfung der Sendung auf dem Bestimmungsbahnhof. Zuführung der Sendungen ins Haus. Abnahme- und Entladefristen

I. Benachrichtigung von der Ankunft der Sendung

1. — Bei Benutzung eines namentlichen Frachtbriefs benachrichtigt die Eisenbahn den Empfänger von der Ankunft der Sendung nach ihrer Wahl durch die Post, durch Telegramm, durch Fernspruch oder schriftlich durch besonderen Boten.

Auf schriftlichen Antrag des Empfängers kann die Eisenbahn auch eine andere Art der Benachrichtigung einführen.

2. — Die Benachrichtigung von der Ankunft der Sendung hat erst nach ihrer Ankunft auf dem Bestimmungsbahnhof zu erfolgen. Die Tarife können jedoch diesbezüglich Ausnahmen vorsehen.

3. — Die Benachrichtigung gilt nach Ablauf von 12 Stunden nach der Aufgabe des Briefs auf der Post als bewirkt, es sei denn, daß die Tarife hierfür Ausnahmen vorsehen; die Benachrichtigung durch Telegramm gilt nach Ablauf von 3 Stunden nach der Aufgabe des Telegramms als bewirkt; die Benachrichtigung durch Fernsprecher gilt bei der Aufgabe des Fernspruchs und bei Zustellung durch Boten mit der Aushändigung als bewirkt.

(§ 16) 4. — Der Bote hat die Benachrichtigung von der Ankunft der Sendung dem Empfänger oder einer ermächtigten Person oder in deren Abwesenheit einem erwachsenen Haushaltsangehörigen, Teilhaber oder einem beim Empfänger beschäftigten Bediensteten in der Wohnung (Geschäftsraum) einzuhändigen. Die Zustellung ist durch Unterschrift mit Angabe des Tags und der Stunde der Zustellung zu bestätigen.

5. — Erweist sich die Zustellung der Benachrichtigung durch Boten als unmöglich, so kann die Eisenbahn den Empfänger nach eigenem Ermessen durch die Post, Telegramm oder Fernspruch benachrichtigen; in diesem Falle gilt die Benachrichtigung vom Zeitpunkt des Erscheinens des Boten mit der Benachrichtigung beim Empfänger als bewirkt.

6. — Die Benachrichtigung wird unentgeltlich ausgefertigt; für die Übersendung oder Zustellung der Benachrichtigung kann die Eisenbahn den Ersatz ihrer eigenen Kosten oder die im Tarif bezeichneten Gebühren verlangen.

7. — Die Benachrichtigung des Empfängers unterbleibt, wenn dieser schriftlich darauf verzichtet hat. Auch unterbleibt die Benachrichtigung von der Ankunft von Sendungen, bei denen der Absender im Frachtbrief den Antrag „bahnlagernd" gestellt hat und im Frachtbrief ausdrücklich vorgeschrieben hat, den Empfänger nicht zu benachrichtigen, und schließlich ist er nicht zu benachrichtigen von der Ankunft von Stückgutsendungen, welche die Eisenbahn gemäß Ziffer 28 dieses Paragraphen dem Empfänger zuführt.

Ist eine Wagenladung unterwegs umgeladen worden, so muß dies dem Empfänger gleichzeitig mit der Benachrichtigung von der Ankunft der Sendung mitgeteilt werden.

8. — Bei Benutzung eines Inhaberfrachtbriefs muß die Eisenbahn den Meldeadressaten von der Ankunft der Sendung benachrichtigen. Für die Benachrichtigung des Meldeadressaten finden die Vorschriften der Ziffern 1 bis 6 dieses Paragraphen sinngemäße Anwendung.

Ist der Meldeadressat im Frachtbrief nicht angegeben oder ist die Benachrichtigung undurchführbar, so gibt die Eisenbahn die Ankunft der Sendung auf dem Bestimmungsbahnhof bekannt.

II. Einlösung des Frachtbriefs. Ablieferung

9. — Nach Bezahlung der sich aus dem Frachtbrief ergebenden Beträge ist die Eisenbahn verpflichtet, auf dem durch den Absender angegebenen Bestimmungsbahnhof die Sendung nebst Frachtbrief, auf dem der Empfang der entrichteten Beträge bescheinigt worden ist: bei Anwendung eines namentlichen Frachtbriefs dem im Frachtbrief bezeichneten Empfänger oder bei Anwendung eines Inhaberfrachtbriefs demjenigen, der das Frachtbriefdoppel abgegeben hat, auszuliefern.

Durch die Annahme des Frachtbriefs wird der Empfänger verpflichtet, der Eisenbahn alle sich aus dem Frachtbrief ergebende Beträge zu bezahlen (siehe jedoch § 18 Ziff. 4).

Fehlt bei der Ablieferung ein Teil der im Frachtbrief genannten Gegenstände, so ist trotzdem der ganze aus dem Frachtbrief sich ergebende Betrag zu entrichten. Das Recht des Empfängers, die Rückzahlung der für die nichtausgelieferten Gegenstände entrichteten Fracht zu fordern, wird jedoch nicht berührt.

10. — Zur Einlösung und Annahme eines namentlichen Frachtbriefs wird derjenige als berechtigt betrachtet, welcher der Eisenbahn die mit der Empfangsbestätigung des Empfängers versehene Benachrichtigung von der Ankunft der Sendung übergibt. Die Eisenbahn ist nicht verpflichtet, die Identität des Empfängers oder die Eigenhändigkeit seiner Unterschrift zu prüfen.

Zur Einlösung und Annahme eines Inhaberfrachtbriefs wird der Vorzeiger des Frachtbriefdoppels als berechtigt angesehen. Sehen die Tarife dieses vor, so sind die Empfänger der mit Inhaberfrachtbriefen aufgelieferten Sendungen verpflichtet, die Frachtbriefdoppel mit Empfangsbestätigungen zu versehen. In solchen Fällen wird zur Einlösung und Annahme eines Inhaberfrachtbriefs derjenige als berechtigt angesehen, der der Eisenbahn das mit der Empfangsbestätigung versehene Frachtbriefdoppel übergibt. Bei der Empfangsbestätigung hat der Empfänger seine deutliche Unterschrift und seine Anschrift einzutragen und auf Verlangen der Eisenbahn auszuweisen. Bei der Ausgabe des Frachtbriefs behält die Eisenbahn das Doppel zurück.

Als „Empfänger" im Sinne der Vorschriften dieser Ordnung in Bezug auf Beförderungen mit Inhaberfrachtbriefen ist je nach den Umständen entweder der Inhaber des Frachtbriefdoppels, der Einlöser des Frachtbriefs oder der, welchem die Sendung ausgehändigt wurde, anzusehen.

11. — Bei Verlust des Doppels eines Inhaberfrachtbriefs hat die die Auslieferung der Sendung verlangende Person auf dem Bestimmungsbahnhof hierüber eine Erklärung abzugeben, in welcher der eigentliche Inhalt des in Verlust geratenen Frachtbriefdoppels, die Umstände und die Art des Ver-

lusts, sowie die Berechtigung zu dessen Besitz anzugeben ist. Zum Beweis der Annahme einer solchen Erklärung gibt die Eisenbahn eine Bescheinigung aus. (§ 16)

Nach Erhalt der Erklärung ist die Eisenbahn verpflichtet, den Verlust des Frachtbriefdoppels unverzüglich auf dem Bestimmungsbahnhof durch Aushang bekanntzugeben und hiervon den Absender oder den Meldeadressaten, sofern er im Frachtbrief angegeben wurde, zu benachrichtigen. Die mit der Bekanntmachung und der Benachrichtigung entstandenen Kosten trägt die die Erklärung abgebende Person. In dem Aushang ist das Datum der Abgabe der Erklärung, der tatsächliche Inhalt des in Verlust geratenen Frachtbriefdoppels sowie die Frist, nach deren Ablauf die Sendung ausgehändigt wird, anzugeben.

Die Sendung wird demjenigen, welcher die Erklärung abgegeben hat, nach Ablauf von 10 Tagen vom Tage der Bekanntmachung auf dem Bestimmungsbahnhof ausgehändigt, sofern von der Ankunft der Sendung mindestens 30 Tage verstrichen sind.

Alle mit dem Besitz des Frachbriefdoppels verbundenen Rechte erlöschen mit dem Zeitpunkt der Auslieferung der Sendung auf die oben angegebene Weise.

Von diesem Zeitpunkt an trägt die Eisenbahn keine Verantwortung gegenüber dem Inhaber des Frachtbriefdoppels.

Wird das Frachtbriefdoppel vor der Auslieferung der Sendung an die die Erklärung abgebende Person vorgelegt, so ist die Eisenbahn verpflichtet, die Sendung dem Inhaber dieses Frachtbriefdoppels abzuliefern; dieser hat auf Verlangen der Eisenbahn den Empfang der Sendung zu bestätigen und sich auszuweisen.

Leicht verderbliche Sendungen, Sendungen, welche infolge der örtlichen Verhältnisse nicht verwahrt werden können, sowie Sendungen, deren Wert infolge der längeren Lagerung erheblich gemindert werden könnte, oder auch Sendungen, deren Lagerungskosten im Verhältnis zu ihrem Wert zu hoch sein würden, kann die Eisenbahn vor Ablauf der oben genannten Fristen gegen Hinterlegung einer entsprechenden Sicherheit durch die die Erklärung abgebende Person, abliefern. Meldet sich der Inhaber des Frachtbriefdoppels vor Ablauf der oben angegebenen Fristen, so ist die Eisenbahn verpflichtet, diesem eine Entschädigung gemäß den Vorschriften des Titels III auszuzahlen. Der nach Auszahlung der Entschädigung verbleibende Mehrbetrag der Sicherheit wird der Person, welcher die Sendung ausgeliefert wurde, durch die Eisenbahn ausgezahlt. Reicht die Sicherheit zur Deckung des Entschädigungsbetrags nicht aus, so ist derjenige, dem die Sendung ausgeliefert wurde, zur Deckung des Unterschieds verpflichtet.

Meldet sich der Inhaber des Doppels nicht vor Ablauf der oben genannten Fristen, so gibt die Eisenbahn demjenigen, dem die Sendung ausgeliefert wurde, die Sicherheit zurück.

12. — Die Sendung wird gegen Vorzeigung des durch den Bahnhof bescheinigten Frachtbriefs ausgeliefert. Der Vorzeiger des eingelösten Frachtbriefs wird als durch den Empfänger zur Abnahme der Sendung bevollmächtigt angesehen.

Wird von der Ankunft der Sendung keine Benachrichtigung erteilt (§ 16 Ziff. 7), so wird die Sendung durch die Eisenbahn dem im namentlichen Frachtbrief bezeichneten Empfänger ausgeliefert. In diesem Falle hat sich der Empfänger auf Verlangen der Eisenbahn auszuweisen.

13. — Bei der Auslieferung der Sendung darf die Eisenbahn außer der Empfangsbestätigung keine anderen Bescheinigungen (z. B. über die ordnungsmäßige oder fristgemäße Auslieferung) verlangen.

14. — Die Eisenbahn darf nicht berechtigten Privatpersonen die Einsicht in die Sendung und in die diese betreffenden Urkunden nicht erlauben, noch solchen Personen Auskunft über die Sendungen und diese Urkunden erteilen.

Vor der Einlösung des Frachtbriefs hat der Empfänger kein Zutrittsrecht zur Sendung, auch nicht das Recht zur Entnahme von Warenproben. Die Eisenbahn kann jedoch gestatten, daß von einigen Gütern Proben entnommen werden und zwar auf allen oder nur auf einigen Bahnhöfen, unter den in den Tarifen angegebenen Bedingungen.

15. — Die Eisenbahn hat die Sendungen auf den für die Ausgabe bestimmten Plätzen bereitzustellen.

Die Eisenbahn kann die im Tarif bezeichneten Gebühren erheben, wenn sie auf Verlangen des Empfängers im Bereich desselben Bahnhofs die bereits zur Entladung bereitgestellten Wagen umstellt oder wenn sie auf einen im Frachtbrief enthaltenen Antrag des Absenders oder auf Verlangen des Empfängers Wagen zur Entladung auf einem anderen als dem durch die Eisenbahn hierfür bestimmten Gleis oder an einer besonderen Stelle dieses Gleises bereitstellt.

(§ 16) 16. — Der Auslieferung steht gleich die Hinterlegung der Sendung in einem Lager oder einer Niederlage der Zoll-, Steuer- oder sonstigen Behörde, wenn diese Lager oder Niederlagen nicht unter Aufsicht der Eisenbahn stehen, oder die Übergabe der Sendung an ein Lagerunternehmen in den in dieser Ordnung vorgesehenen Fällen.

17. — Führt die Eisenbahn die Sendungen dem Empfänger gemäß Ziff. 28 dieses Paragraphen nicht zu, so ist der durch den Absender bezeichnete Bestimmungsbahnhof als Ort der Auslieferung anzusehen und zwar auch dann, wenn der Absender einen anderen Zustellungsort im Frachtbrief angegeben hat (§ 6 Ziff. 11 f).

18. — Nach Ankunft der mit einem namentlichen Frachtbrief aufgelieferten Sendung auf dem Bestimmungsbahnhof ist der Empfänger berechtigt, von der Eisenbahn die Auslieferung des Frachtbriefs und der Sendung zu verlangen. Ist der Verlust der Sendung festgestellt oder ist die Sendung nicht innerhalb der im § 30 Ziff. 1 vorgesehenen Frist angekommen, so kann der Empfänger seine Rechte aus dem Frachtvertrag gegen vorherige Erfüllung der sich für ihn aus diesem Vertrag ergebenden Verpflichtungen in eigenem Namen gegen die Eisenbahn geltend machen. Dieselben Rechte hat der Besitzer des Doppels eines Inhaberfrachtbriefs.

III. Entladung

19. — Ob die Sendungen von der Eisenbahn oder vom Empfänger auszuladen sind, bestimmen die Tarife, soweit nicht diese Ordnung bereits Vorschriften darüber enthält.

20. — Der Absender kann im Frachtbrief verlangen:

a) daß die laut Tarifbestimmungen durch den Empfänger auszuladenden Sendungen durch die Eisenbahn auszuladen sind;

b) daß die laut Tarifbestimmungen durch die Eisenbahn auszuladenden Sendungen durch den Empfänger auszuladen sind.

Ein solches Verlangen kann auch der Empfänger an die Eisenbahn stellen, sofern der Absender im Frachtbrief keinen abweichenden Antrag gestellt hat.

Die Eisenbahn ist zur Berücksichtigung obiger Anträge verpflichtet, wenn nach ihrem Ermessen die Beschaffenheit der Sendung sowie die Betriebsverhältnisse auf dem Bestimmungsbahnhof dies gestatten.

Wird ein solcher Antrag durch die Eisenbahn berücksichtigt, so hat sie im Frachtbrief einen entsprechenden Vermerk anzubringen.

21. — Die Eisenbahn kann für das Ausladen die im Tarif festgesetzte Gebühr erheben. Zur Erhebung dieser Gebühr ist die Eisenbahn auch dann berechtigt, wenn das Ausladen, welches der Eisenbahn obliegt, mit ihrem Einverständnis durch den Empfänger ausgeführt wird.

IV. Nachprüfung der Sendung auf dem Bestimmungsbahnhof

22. — Hat der Absender im Frachtbrief die Nachwiegung der Sendung und die Feststellung der Stückzahl auf dem Bestimmungsbahnhof beantragt (§ 6 Ziff. 11 h) oder verlangt der Empfänger bei der Abnahme der Sendung, daß auf dem Bestimmungsbahnhof in seiner Gegenwart die Stückzahl und das Gewicht der Sendung nachgeprüft werden, so ist die Eisenbahn verpflichtet, solchem Verlangen nachzukommen, sofern sie auf dem Bestimmungsbahnhof entsprechende Wiegevorrichtungen besitzt und die Beschaffenheit der Sendung und die Betriebsverhältnisse dieses gestatten. Kann das Gewicht auf dem Bestimmungsbahnhof nicht nachgeprüft werden, so kann die Sendung auf der nächsten vom Empfänger bezeichneten und von der Eisenbahn dazu als geeignet erachteten Waage in Gegenwart eines dazu abgeordneten Eisenbahnbediensteten nachgewogen werden. Der Empfänger hat die hierdurch entstehenden Gebühren und Kosten einschließlich der Gebühr für die Abordnung des Eisenbahnbediensteten zu tragen.

23. — Für die auf Verlangen des Absenders (§ 6 Ziff. 11 h) oder des Empfängers (Ziff. 22) auf dem Bestimmungsbahnhof erfolgte Nachprüfung des Gewichts und der Stückzahl der Sendung erhebt die Eisenbahn die tarifmäßigen Gebühren.

24. — Die Eisenbahn hat das Recht der Wahl, die Verwiegung auf einer gewöhnlichen Waage oder auf einer Gleiswaage vorzunehmen, sowie die Art der Verwiegung zu bestimmen.

Besteht eine Stückgutsendung aus mehreren Stücken, so hat die Eisenbahn auf dem Bestimmungsbahnhof das Gewicht der einzelnen Stücke oder einzelnen Teile der Sendung nur dann getrennt festzustellen, wenn der Absender das Gewicht der einzelnen Stücke oder der einzelnen Teile der Sendung getrennt im Frachtbrief angegeben hat. Für eine solche Verwiegung kann die Eisenbahn die tarifmäßigen Gebühren erheben.

Hat die Eisenbahn das Gewicht der Sendung bei der Aufgabe festgestellt und dies im Frachtbrief vermerkt, so kann sie das Verlangen der Nachwiegung dieser Sendung auf dem Bestimmungsbahnhof ablehnen, sofern auf diesem Bahnhof nicht gleichartige Wiegevorrichtungen wie auf dem Bahnhof, der das Gewicht der Sendung bei der Aufgabe festgestellt hat, vorhanden sind. Der Empfänger kann jedoch die Nachwiegung der Sendung auf einem anderen Bahnhof, auf dem gleichartige Wiegevorrichtungen vorhanden sind, verlangen. In diesem Falle hat der Empfänger die Gebühren für die Beförderung der Sendung zum Wiegebahnhof und zurück zu bezahlen. (§ 16)

25. — Wird beim Wiegen und Zählen der Stücke ein Mindergewicht oder eine Minderzahl festgestellt, für die die Eisenbahn verantwortlich ist, so hat die Eisenbahn dem Empfänger die für das Wiegen und Zählen erhobenen Gebühren und andere Kosten der Nachprüfung zu erstatten.

26. — Für die Verwiegung von Sendungen auf der Gleiswaage gelten die Vorschriften des § 14 Ziff. 27.

27. — Verlangt der Empfänger nach der Einlösung des Frachtbriefs ,daß auf dem Bestimmungsbahnhof die Übereinstimmung der Sendung mit den Angaben im Frachtbrief bezüglich des Inhalts und der Verpackung nachgeprüft wird, so ist diesem Verlangen nachzukommen. Die Eisenbahn kann dieses Verlangen nur dann unberücksichtigt lassen, wenn die Nachprüfung infolge der Beschaffenheit des Gutes oder der Betriebsverhältnisse sich als unmöglich erweist. Für diese Nachprüfung kann die Eisenbahn die tarifmäßige Gebühr sowie die bei der Nachprüfung entstandenen Kosten erheben. Auf Verlangen des Empfängers ist die Nachprüfung in seiner Anwesenheit vorzunehmen.

V. Zuführung der Sendungen ins Haus

28. — Die Eisenbahn kann die mit namentlichen Frachtbriefen aufgegebenen Stückgutsendungen, welche sie selbst auszuladen hat, dem Empfänger ins Haus selbst oder durch ihren Rollfuhrunternehmer zuführen und dafür eine in der zur Veröffentlichung der Tarife bestimmten Zeitschrift oder durch Aushang auf dem Bahnhof bekanntgemachte Gebühr erheben. Auf Bahnhöfen, wo Stückgutsendungen ins Haus zugeführt werden, ist dies durch entsprechenden Aushang bekanntzumachen. Personen, deren sich die Eisenbahn bei der Zufuhr bedient, gelten als Leute der Eisenbahn im Sinne des § 39 dieser Ordnung.

Die bei der Zuführung der Sendungen beschäftigten Leute haben den für die Zuführung geltenden Gebührentarif bei sich zu tragen und ihn auf Verlangen vorzuzeigen.

29. — Die Empfänger sind auch auf einem Bahnhof, auf welchem die Eisenbahn für die Zuführung der Sendungen ins Haus sorgt, berechtigt, die Sendungen selbst abzuholen oder dies einem anderen als dem von der Eisenbahn bestellten Unternehmer zu übertragen. Wollen sie von diesem Rechte Gebrauch machen, so haben sie dies dem Bestimmungsbahnhof vor der Ankunft der Sendungen schriftlich anzuzeigen. Hat der Absender im Frachtbrief die Erklärung „bahnlagernd“ eingetragen, so führt die Eisenbahn solche Stückgutsendungen auch nicht zu.

30. — Die Aufsichtsbehörde oder mit deren Genehmigung die Eisenbahn kann mit Rücksicht auf das allgemeine Beförderungsinteresse das Recht des Empfängers aus der Ziffer 29 dieses Paragraphen vorübergehend oder für längere Zeit beschränken oder aufheben. Anordnungen dieser Art müssen auf dieselbe Weise wie die Tarife veröffentlicht werden.

31. — Sollen Sendungen nach Lagerräumen der Zoll- oder Steuerverwaltung gebracht werden, die außerhalb des Bahnhofs liegen, so kann dies die Eisenbahn gegen Erstattung der Kosten selbst besorgen oder diese Verrichtung unter ihrer Verantwortung und auf Kosten des Verfügungsberechtigten durch einen Spediteur besorgen lassen, auch wenn sich der Empfänger das Recht auf Selbstabholung der Sendung vorbehalten hat. Von einer solchen Zuführung der Sendung ist der Empfänger spätestens innerhalb 24 Stunden nach Überweisung der Sendung an das Lager der Zoll- oder Steuerverwaltung zu benachrichtigen.

32. — Die Tarife können vorschreiben, daß Sendungen, die auf dem Bestimmungsbahnhof von der Eisenbahn unmittelbar auf Schiffe, Kraftfahrzeuge oder Flugzeuge umgeladen werden sollen, gegen Zahlung der im Tarif oder durch Aushang bekanntgemachten Gebühren von ihr selbst oder durch ihren Unternehmer umgeladen werden.

Für die in dieser Ziffer vorgesehenen Verrichtungen haftet die Eisenbahn wie ein Spediteur.

33. — Die gemäß Ziffer 28 dieses Paragraphen dem Empfänger ins Haus zugeführte Sendung kann die Eisenbahn auch einem Haushaltsangehörigen, Teilhaber oder Bediensteten des Empfängers ausliefern. Wird eine ins Haus zugeführte Sendung aus irgend einem Grunde nicht angenommen, so benachrichtigt die Eisenbahn den Empfänger von ihrer Ankunft nach den Vorschriften unter I dieses Paragraphen.

(§ 16) 34. — Die Stunden, innerhalb welcher die Sendungen dem Empfänger von der Eisenbahn ins Haus zugeführt werden, sind durch Aushang auf den Bahnhöfen und gegebenenfalls auch in den Tarifen bekanntzumachen.

VI. Abnahme- und Entladefristen

35. — Die Abnahmefrist (lagergeldfreie Frist) für Sendungen, die von der Eisenbahn auszuladen sind und die sie nicht ins Haus zuführt, sowie die Entlade- und Abnahmefrist für die vom Empfänger zu entladenden Sendungen (wagenstandgeldfreie Frist) müssen im Tarif festgesetzt sein.

Diese Fristen beginnen:

a) bei Anwendung eines namentlichen Frachtbriefs von dem Zeitpunkt, von welchem die Benachrichtigung des Empfängers gemäß Ziffer 3 dieses Paragraphen als bewirkt gilt;

b) bei Anwendung eines Inhaberfrachtbriefs von dem Zeitpunkt, von welchem die Benachrichtigung des Meldeadressaten gemäß Ziffer 8 dieses Paragraphen als bewirkt gilt und in den Fällen, in denen die Eisenbahn gemäß Ziffer 8 dieses Paragraphen den Meldeadressaten nicht benachrichtigt, vom Zeitpunkt der Bekanntmachung der Ankunft der Sendung auf dem Bestimmungsbahnhof.

Die Abnahmefrist der durch die Eisenbahn zu entladenden Sendungen, die nicht ins Haus zugeführt werden, muß mindestens 24 Stunden betragen.

36. — Wurde eine Sendung bis zu dem Zeitpunkt, an dem sich der Empfänger zur Abnahme meldet, zur Abnahme nicht bereitgestellt, so beginnt die lager- oder wagenstandgeldfreie Frist vom Zeitpunkt der tatsächlichen Bereitstellung der Sendung zur Abnahme.

37. — Hat der Absender im Frachtbrief den Antrag „bahnlagernd" gestellt und ausdrücklich verlangt, daß der Empfänger nicht benachrichtigt werde, hat der Empfänger schriftlich auf Benachrichtigung verzichtet oder auch hat die Eisenbahn die Benachrichtigung nicht vornehmen können, so beginnen die lager- oder wagenstandgeldfreien Fristen mit dem Zeitpunkt der Bereitstellung der Sendung zur Abnahme.

38. — Auf Verlangen des Empfängers ist die Eisenbahn verpflichtet, ihn zu benachrichtigen, von welchem Zeitpunkt für die Sendung Lager- oder Wagenstandgeld berechnet wird.

39. — Die Auslieferung der Sendungen erfolgt während der Dienststunden. An Feiertagen braucht die Eisenbahn Frachtgutsendungen nicht auszuliefern. Eilgutsendungen dagegen ist sie verpflichtet nur dann auszuliefern, wenn zoll-, steuer-, finanz-, polizei- und sonstige verwaltungsbehördliche Förmlichkeiten oder Vorschriften dieser Behörden nicht entgegenstehen.

Die Eisenbahn kann verlangen, daß die Sendungen während der Dienststunden vom Bahnhof abgefahren werden.

40. — In die lager- und wagenstandgeldfreien Fristen wird nicht eingerechnet die im § 15 Ziff. 7 festgesetzte Frist für die Behandlung durch die Zoll-, Steuer-, Finanz-, Polizei- und sonstigen Verwaltungsbehörden, ferner die Zeit, in welcher die Entladung und Abnahme infolge von nicht auf Verlangen oder aus Verschulden des Empfängers durch die Eisenbahn erlassenen Anordnungen unmöglich war. Die Eisenbahn kann diesbezüglich Ausnahmen in den Tarifen vorsehen.

Auf Bahnhöfen, welche für den Ladedienst an Feiertagen geschlossen sind, werden auch diese Tage in die lager- und wagenstandgeldfreien Fristen nicht eingerechnet.

41. — Wird die Sendung nicht innerhalb der im Tarif festgesetzten Frist abgenommen oder entladen, so hat die Eisenbahn das Recht, die in den Tarifen bezeichnete Gebühr für die Aufbewahrung (Lagergeld) oder die Gebühr für das Aufhalten des Wagens (Wagenstandgeld) zu erheben. Auch kann die Eisenbahn die vom Empfänger nicht fristgemäß ausgeladenen Sendungen auf seine Gefahr und Kosten ausladen. In außergewöhnlichen Fällen kann die Eisenbahn mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde die durch den Empfänger auszuladenden Sendungen auch vor Ablauf der wagenstandgeldfreien Frist ausladen. Die Kosten solcher Ausladung trägt die Eisenbahn. Für Feiertage ist Wagenstandgeld nur dann zu erheben, wenn die wagenstandgeldfreie Frist schon am Tage vorher abgelaufen ist. Auf Bahnhöfen, welche für den Ladedienst an Feiertagen geöffnet sind, wird das Wagenstandgeld für diese Tage nach denselben Grundsätzen erhoben, wie für Werktage.

42. — Der Empfänger kann nach Einlösung des Frachtbriefs eine Wagenladung ohne Umladung mit einem neuen Frachtbrief nach einem anderen Bahnhof aufgeben. Sofern die Betriebsverhältnisse es erfordern, kann die Eisenbahn die Neuaufgabe entweder allgemein oder auf einzelnen Bahnhöfen verbieten. Ein derartiges Verbot ist auf den betreffenden Bahnhöfen durch Aushang in den Güterabfertigungen bekannt zu machen. Bei Neuaufgabe hat die Eisenbahn das Recht, Wagenstandgeld für die Zeit vom Ablauf der Entlade- und Abnahmefrist (wagenstandgeldfreien Frist) bis zur Neuaufgabe sowie eine in den Tarifen festgesetzte Zusatzgebühr zu erheben.

43. — Die Wagen sind der Eisenbahn nach der Entladung in einem zur neuen Beladung geeig- (§ 16)
netem Zustande, insbesondere in gehörig reinem Zustande und mit eingesetzten Zubehörstücken des Wagens zurückzugeben. Kommt der Empfänger dieser Verpflichtung nicht nach, so werden die entsprechenden Verrichtungen durch die Eisenbahn selbst gegen Erhebung der tarifmäßigen Gebühr ausgeführt.

Der Tarif bezeichnet diejenigen Güter, nach deren Beförderung die Wagen durch die Eisenbahn anstatt durch den Empfänger gewaschen oder entseucht werden. Für solche Verrichtungen erhebt die Eisenbahn die tarifmäßigen Gebühren selbst dann, wenn der Empfänger selbst diese Verrichtungen ausgeführt hat.

Wird die Sendung durch den Empfänger entladen, so haftet dieser gegenüber der Eisenbahn für die während der Entladetätigkeit entstandenen Beschädigungen des Wagens, der Wageneinrichtungen und Ladevorrichtungen, es sei denn, daß es sich erwiesen hat, daß der Schaden weder durch sein Verschulden noch durch das Verschulden der Personen, derer er sich bei der Entladung bedient hat, entstanden ist. Bei Festsetzung der Entschädigung finden die Vorschriften des § 14 Ziff. 16 dritter Absatz dieser Ordnung Anwendung.

44. — Wird die ordnungsmäßige Abwicklung des Verkehrs durch Anhäufung von Sendungen oder andere Betriebsschwierigkeiten gefährdet, so kann die Aufsichtsbehörde oder mit deren Genehmigung die Eisenbahn die lager- und wagenstandgeldfreien Fristen je nach Bedarf kürzen oder das Lager- und Wagenstandgeld erhöhen. Anordnungen dieser Art sind auf dieselbe Weise zu veröffentlichen wie die Tarife.

Erfordert jedoch die ordnungsmäßige Abwicklung des Verkehrs eine sofortige Inkraftsetzung solcher Anordnungen, so kann die Eisenbahn solche Anordnungen mit Gültigkeit vom Tage des Aushangs entsprechender Bekanntmachungen auf den betreffenden Bahnhöfen erlassen. In einer solchen Bekanntmachung ist zu vermerken, daß die Anordnung der nachträglichen Bestätigung durch die Aufsichtsbehörde bedarf. Wird diese Anordnung durch die Aufsichtsbehörde nicht innerhalb 8 Tagen vom Zeitpunkt ihrer Einführung bestätigt, so ist sie als nichtig zu betrachten. Die Bestätigung dieser Anordnungen durch die Aufsichtsbehörde ist auf dieselbe Weise zu veröffentlichen wie die Tarife.

§ 17 (§ 17)

Zahlung der Kosten

1. — Die Kosten (Fracht, Nebengebühren sowie die sonstigen während der Beförderung erwachsenden Kosten) sind nach Maßgabe der folgenden Vorschriften vom Absender oder vom Empfänger zu bezahlen.

Bei der Anwendung dieser Vorschriften werden als Fracht und nicht als Nebengebühren solche Gebühren angesehen, um welche nach den anzuwendenden Tarifen die Fracht sich erhöht.

2. — Will der Absender die Kosten ganz oder teilweise übernehmen, so hat er dies an der dafür bestimmten Stelle des Frachtbriefs wie folgt anzugeben:

a) wenn er die ganze Fracht sowie alle Nebengebühren übernehmen will, die nach den Vorschriften dieser Ordnung und des Tarifs von dem Versandbahnhof in Rechnung gestellt werden können: „Franko“;
b) wenn er außer den Kosten unter a) noch weitere Kosten übernehmen will: „Franko einschließlich...“ (genaue Bezeichnung der weiteren Kosten, die er übernehmen will);
c) wenn er alle irgendwie erwachsenden Kosten übernehmen will: „Franko aller Kosten“;
d) wenn er nur die Fracht übernehmen will: „Franko Fracht“;
e) wenn er alle oder nur einzelne Nebengebühren oder alle oder nur einzelne der sonstigen während der Beförderung erwachsenden Kosten übernehmen will: „Franko aller Nebengebühren“ oder „Franko aller während der Beförderung erwachsenden Kosten“ oder „Franko ....“ (genaue Bezeichnung der Nebengebühren oder Kosten, die er übernehmen will);
f) wenn er alle oder nur einzelne Kosten, die bis zu einem Unterwegsbahnhof erwachsen, übernehmen will, durch eine der vorstehenden Angaben unter Beifügung der Worte: „..... bis x“;
g) wenn er einen bestimmten Betrag übernehmen will: „Franko ....“ (Angabe des Betrags in Buchstaben).

Die Angabe „Franko Zoll“ bedeutet, daß der Absender alle Beträge übernimmt, welche die Zollbehörden von der Eisenbahn erheben, sowie die Nebengebühren und sonstigen Kosten, welche die Eisenbahn für die Besorgung der Verzollung zu beanspruchen hat.

Im Frachtbrief können mehrere einander ergänzende Frankaturvermerke angebracht werden.

(§ 17) 3. — Kosten, die der Absender nicht laut Frachtbriefvorschrift übernommen hat, gelten als auf den Empfänger überwiesen.

4. — Die Eisenbahn kann bei Sendungen, die nach ihrem Ermessen schnellem Verderben ausgesetzt sind oder wegen ihres geringen Wertes oder ihrer Natur nach die Kosten nicht sicher decken, deren Vorausbezahlung verlangen.

Spezial- und Ausnahmetarife mit ermäßigter Fracht können Vorausbezahlung der Kosten einführen.

Außerdem können die Tarife zur Vermeidung von wirtschaftlichen und finanziellen Schwierigkeiten bei Anwendung der Vorschriften der Ziffern 2 und 3 dieses Paragraphen Abweichungen von diesen Vorschriften anordnen.

5. — Wenn der Betrag der Kosten, die der Absender übernehmen will, bei der Aufgabe nicht genau festgestellt werden kann, so kann die Eisenbahn gegen Quittung die Hinterlegung eines die Kosten etwa deckenden Betrages als Sicherheit fordern. Die Eisenbahn kann gleichfalls in derselben Weise eine Sicherheit für die Zoll- und ähnlichen Gebühren verlangen, die der Absender auf seine Rechnung nimmt. Diese Kosten werden in eine Frankaturrechnung eingetragen, über die spätestens zwei Wochen nach Ablauf der Lieferfrist mit dem Absender abzurechnen ist. Dem Absender ist gegen Rückgabe der Quittung die Frankaturrechnung oder eine den Eintragungen in die Frankaturrechnung entsprechende Kostenrechnung auszuhändigen.

6. — Der Versandbahnhof hat, abgesehen von dem in Ziffer 5 erwähnten Falle, sowohl im Frachtbriefdoppel wie im Frachtbrief die als Frankatur erhobenen Kosten einzeln aufzuführen.

§ 18

§ 18

Frachtnachzahlung und -erstattung

1. — Ist der Tarif unrichtig angewendet worden, sind bei der Berechnung der Fracht, der Nebengebühren, der Zuschläge oder der sonstigen Kosten Fehler vorgekommen oder wurden diese Gebühren gar nicht erhoben, so ist der zuviel bezahlte Betrag durch die Eisenbahn zu erstatten und der zu wenig bezahlte Betrag dagegen der Eisenbahn nachzuzahlen.

2. — Stellt die Eisenbahn fest, daß sie zuviel erhoben hat, so hat sie, wenn der Betrag 1 Gulden für den Frachtbrief übersteigt, von sich aus den Beteiligten hiervon zu benachrichtigen und ihm den Betrag möglichst bald zu erstatten, nach dem er die im § 40 Ziff. 3 vorgesehenen Urkunden vorgelegt hat.

Mehrbeträge, welche durch das Ergebnis der nach § 16 Ziff. 27 vorgenommenen Prüfung begründet werden, erstattet die Eisenbahn auf Antrag des Berechtigten.

3. — Zur Entrichtung festgestellter Minderbeträge fordert die Eisenbahn den zur Zahlung Verpflichteten auf, wobei ihm eine entsprechende Frist gesetzt wird.

4. — Zu wenig bezahlte Beträge hat der Absender der Eisenbahn nachzuzahlen, wenn der Frachtbrief nicht eingelöst wird.

Hat der Empfänger den Frachtbrief eingelöst, so ist der Absender zur Nachzahlung nur bezüglich der Kosten verpflichtet, deren Vorauszahlung er entweder nach dem Frankaturvermerk im Frachtbrief (§ 17) oder nach den Vorschriften dieser Ordnung und der Tarife übernommen hat; den Restbetrag hat der Empfänger nachzuzahlen.

Der Empfänger ist immer zur Zahlung des Minderbetrags (Frachtunterschieds) verpflichtet, der durch ihn infolge Nichterfüllung der Bedingungen eines auf Grund der Erklärung des Absenders im Frachtbrief für die Sendung angewendeten Spezial- oder Ausnahmetarifs (§ 7 Ziff. 5 b) entstand.

Zur Entrichtung der sich aus den Frachtzuschlägen ergebenden Minderbeträge ist derjenige verpflichtet, welcher gemäß § 7 Ziff. 6 verpflichtet war, den Frachtzuschlag zu entrichten.

5. — Die nach diesem Paragraphen aus einem Frachtbrief geschuldeten Beträge sind mit sechs vom Hundert jährlich zu verzinsen, sofern sie den Betrag von 20 Gulden übersteigen.

Die Zinsen laufen vom Tage der Zustellung der Zahlungsaufforderung oder vom Tage der Erhebung der im § 40 vorgesehenen Reklamation oder, wenn keine Zahlungsaufforderung oder keine Reklamation voranging, vom Tage der Klageerhebung.

§ 19

§ 19

Nachnahmen und Barvorschüsse

1. — Der Absender kann die Sendung bis zur Höhe seines Wertes mit Nachnahme belasten. Der Versandbahnhof ist berechtigt zu verlangen, daß der Absender in zweifelhaften Fällen den Wert der Sendung beweist.

Der Nachnahmebetrag kann nur in der Landeswährung angegeben werden; die Tarife können Ausnahmen zulassen, sowie auch den Mindestbetrag der Nachnahme bestimmen. (§ 19)

2. — Als Bescheinigung über die Belastung der Sendung mit einer Nachnahme dient der Frachtbrief oder das Frachtbriefdoppel und bei Aufgabe der Sendung mit einem Inhaberfrachtbrief auch die Bescheinigung über die Auflieferung der Sendung (§ 8), sofern die Nachnahme in diese Papiere eingetragen ist und wenn sie mit dem Tagesstempel des Versandbahnhofs versehen sind. Außerdem kann die Eisenbahn eine besondere Nachnahmebescheinigung gebührenfrei aushändigen.

3. — Die Eisenbahn zahlt die Nachnahme durch Vermittlung des Versandbahnhofs aus. Der Absender kann jedoch die Auszahlung der Nachnahme durch Vermittlung der Post oder Postsparkasse verlangen.

4. — Die Eisenbahn ist erst dann verpflichtet die Nachnahme dem Absender auszuzahlen, wenn der Betrag der Nachnahme ihr vom Empfänger eingezahlt ist. Dieser Betrag ist dem Absender innerhalb einer Frist von drei Wochen nach der Einzahlung zur Verfügung zu stellen; bei Verzögerung ist er vom Ablauf dieser Frist gerechnet mit sechs vom Hundert jährlich zu verzinsen.

5. — Ist die Sendung dem Empfänger ohne vorherige Einziehung der Nachnahme abgeliefert worden, so hat die Eisenbahn dem Absender den Schaden bis zur Höhe der Nachnahme zu ersetzen, unbeschadet ihres Rückgriffs gegen den Empfänger.

6. — Die Eisenbahn kann für eine mit einem namentlichen Frachtbrief aufgegebene Sendung einen Barvorschuß bis zu der im Tarif vorgesehenen Höhe gewähren, wenn er nach dem Ermessen des Versandbahnhofs durch den Wert der Sendung unzweifelhaft gedeckt wird. Den Barvorschuß erhebt die Eisenbahn vom Empfänger bei der Einlösung des Frachtbriefs.

7. — Der Betrag der Nachnahme und des Barvorschusses ist vom Absender in den Frachtbrief an der hierfür vorgesehenen Stelle mit Buchstaben einzutragen. Der so eingetragene Betrag ist maßgebend für den Fall, daß in Ziffern ein abweichender Betrag eingesetzt worden ist.

8. — Für die Belastung einer Sendung mit Nachnahme oder Barvorschuß wird die tarifmäßige Gebühr (Provision) erhoben; diese Gebühr bleibt in der ursprünglich berechneten Höhe geschuldet, auch wenn die Nachnahme durch nachträgliche Verfügung aufgehoben oder herabgesetzt wird (§ 21 Ziff. 1 und 2).

Die Kosten für die Überweisung der Nachnahme durch die Post oder die Postsparkasse werden vom Empfänger bei der Auslieferung der Sendung erhoben.

9. — Zur Vermeidung von wirtschaftlichen oder finanziellen Schwierigkeiten bei Anwendung der Vorschriften dieses Paragraphen können die Tarife Abweichungen von diesen Vorschriften anordnen.

§ 20 (§ 20)

Verpflichtungen der Empfangsbahn

Die Empfangsbahn hat alle sich aus dem Frachtvertrag ergebenden Forderungen, insbesondere Fracht, Nebengebühren, andere unterwegs entstandene Kosten, Nachnahmen, Barvorschüsse, Frachtzuschläge, Zollkosten sowie sonstige an der Sendung haftende Beträge einzuziehen. Die Empfangsbahn erhebt die Forderungen sowohl für eigene Rechnung als auch für die der vorhergehenden Eisenbahnen und der anderen Beteiligten.

Kapitel III

Abänderung des Frachtvertrags.

§ 21 (§ 21)

Recht zur Abänderung des Frachtvertrags

1. — Bei Verwendung eines namentlichen Frachtbriefs hat nur der Absender das Recht, den Frachtvertrag durch eine nachträgliche Verfügung abzuändern, in der er verlangen kann:

a) daß die Sendung auf dem Versandbahnhof zurückgegeben werden soll,
b) daß die Sendung unterwegs angehalten werden soll,
c) daß die Ablieferung der Sendung ausgesetzt werden soll,
d) daß die Sendung auf dem Bestimmungsbahnhof an eine andere Person abgeliefert werden soll,
e) daß die Sendung auf einem anderen Bahnhof an den im Frachtbrief angegebenen Empfänger oder eine andere Person abgeliefert werden soll,
f) daß die Sendung nach dem Versandbahnhof zurückgesandt werden soll,
g) daß die Sendung mit einer Nachnahme belastet werden soll,

(§ 21) h) daß die im Frachtbrief angegebene Nachnahme erhöht, herabgesetzt oder aufgehoben werden soll,

i) daß die im Frachtbrief auf den Empfänger überwiesene Fracht und andere Kosten (§ 17) ganz oder teilweise von ihm selbst eingezogen werden sollen.

In den vorstehend unter e) und f) vorgesehenen Fällen kann der Absender verlangen, daß ein Frachtgut als Eilgut oder ein Eilgut als Frachtgut weiter- oder zurückbefördert wird, wenn der Anhaltebahnhof die Abfertigungsbefugnis für beide Beförderungsarten hat. Er kann auch den anzuwendenden Tarif und den Beförderungsweg vorschreiben.

2. — Bei Verwendung eines Inhaberfrachtbriefs hat nur der Inhaber des Frachtbriefdoppels das Recht den Frachtvertrag durch eine nachträgliche Verfügung abzuändern, in der er verlangen kann:

a) daß die Sendung auf dem Versandbahnhof zurückgegeben werden soll,

b) daß die Sendung unterwegs angehalten werden soll,

c) daß die Sendung nach einem anderen Bahnhof abgesandt werden soll,

d) daß die Sendung nach dem Versandbahnhof zurückgesandt werden soll.

Außerdem kann der Inhaber des Frachtbriefdoppels durch die nachträgliche Verfügung den Meldeadressaten bezeichnen oder ändern.

Der Inhaber des Frachtbriefdoppels hat, wenn er gleichzeitig Absender der Sendung ist, das Recht, noch nachfolgende Änderungen des Frachtvertrags durch nachträgliche Verfügung einzuführen, in welcher er verlangen kann:

a) daß die Sendung mit einer Nachnahme belastet werden soll,

b) daß die im Frachtbrief angegebene Nachnahme erhöht, herabgesetzt oder aufgehoben werden soll,

c) daß die im Frachtbrief auf den Empfänger überwiesene Fracht und andere Kosten (§ 17) ganz oder teilweise von ihm selbst eingezogen werden sollen.

3. — Die Tarife können das Recht zur Abänderung des Frachtvertrags aufheben oder beschränken.

4. — Nachträgliche Verfügungen anderen als des in den Ziffern 1 und 2 angegebenen Inhalts sind unzulässig, sofern der Tarif nicht diesbezüglich Ausnahmen vorsieht.

5. — Nachträgliche Verfügungen dürfen niemals eine Teilung der Sendung zur Folge haben.

6. — Die vorstehend angegebenen Änderungen des Frachtvertrags sind durch eine schriftliche, den Vorschriften des § 6 Ziff. 9 vierter, fünfter und sechster Absatz entsprechend abgefaßte, durch den die Verfügung Erteilenden unterzeichnete und dem Muster der Anlage H zu dieser Ordnung entsprechende Erklärung zu treffen.

Die Erklärung ist in der hierzu bestimmten Spalte des Frachtbriefdoppels zu wiederholen. Das Doppel ist der Eisenbahn zugleich mit dieser Erklärung vorzulegen und ist von ihr dem die Verfügung Erteilenden nach Bestätigung der Annahme der nachträglichen Verfügung durch Aufdrücken des Tagesstempels auf dem Doppel unter dem eingetragenen Wortlaut der Verfügung zurückzugeben.

Auf Verlangen der Eisenbahn hat sich der die Verfügung Erteilende auszuweisen.

7. — Hat die Eisenbahn die nachträglichen Verfügungen des Absenders einer mit einem namentlichen Frachtbrief aufgelieferten Sendung befolgt, ohne die Vorlage des Frachtbriefdoppels zu verlangen, so haftet sie für den daraus entstandenen Schaden dem Empfänger, wenn der Absender ihm das Doppel übergeben hat.

Hat die Eisenbahn die nachträglichen Verfügungen des Besitzers des Doppels eines Inhaberfrachtbriefs befolgt, ohne die Vorlage des Doppels mit der in diesem wiederholten Erklärung, von der vorstehend in Ziff. 6 dieses Paragraphen die Rede ist, zu verlangen, so haftet sie für den daraus entstandenen Schaden jedem späteren Inhaber des Doppels.

8. — Wenn der Absender die Erhöhung, Herabsetzung oder Aufhebung einer Nachnahme verlangt, so hat er die ihm ursprünglich ausgestellte Nachnahmebescheinigung vorzuweisen. Wird die Nachnahme erhöht oder herabgesetzt, so wird die Bescheinigung dem Absender nach Berichtigung zurückgegeben. Bei Aufhebung der Nachnahme wird ihm die Bescheinigung abgenommen.

9. — Jede Änderung des Frachtvertrags, die durch den Berechtigten in einer anderen als der oben vorgeschriebenen Form getroffen wird, ist nichtig.

10. — Die Eisenbahn entspricht nachträglichen Verfügungen nur dann, wenn sie diese durch Vermittlung des Versandbahnhofs erhält.

Einem an den Bestimmungsbahnhof unmittelbar gerichteten Antrag des Absenders einer mit einem namentlichen Frachtbrief aufgelieferten Sendung, diese dem Empfänger nicht auszuliefern, kann

vorläufig auf seine Kosten entsprochen werden. Der Absender hat jedoch die vorgeschriebene Verfügung spätestens am folgenden Tage nach Absendung des Antrags bei dem Versandbahnhof einzureichen. Dieser Bahnhof ist verpflichtet, diese Verfügung unverzüglich dem Bestimmungsbahnhof zu übersenden. Trifft diese Verfügung nicht innerhalb der entsprechenden Frist auf dem Bestimmungsbahnhof ein, so wird die Sendung dem Empfänger ausgeliefert. (§ 21)

11. — Auf Verlangen und auf Kosten des die Verfügung Erteilenden hat der Versandbahnhof den Bestimmungs- oder Anhaltebahnhof von der nachträglichen Verfügung telegrafisch oder fernmündlich zu benachrichtigen.

Der Antrag zur telegraphischen oder fernmündlichen Benachrichtigung ist in die Erklärung und in das Frachtbriefdoppel einzutragen.

Der Inhalt des Telegramms oder des Fernspruchs muß in der in Ziffer 6 vorgesehenen Form schriftlich wiederholt werden. In diesem Falle darf, sofern der Tarif nichts anderes bestimmt, der Bestimmungs- oder Anhaltebahnhof dem Empfänger den Frachtbrief nicht übergeben und die Sendung nicht ausliefern oder weitersenden, bevor er die schriftliche Erklärung erhalten hat.

12. — Bei leicht verderblichen Sendungen oder solchen, deren Wert die infolge der Ausführung der nachträglichen Verfügung entstandenen Kosten nicht sicher deckt, kann die Eisenbahn die Vorausbezahlung der Fracht und anderer Kosten oder, wenn diese nicht im voraus festgestellt werden können, die Hinterlegung einer entsprechenden Sicherheit verlangen.

13. — Das Recht des Absenders zur Abänderung des Frachtvertrags einer mit einem namentlichen Frachtbrief aufgelieferten Sendung erlischt, auch wenn er das Frachtbriefdoppel besitzt, sobald der Frachtbrief dem Empfänger übergeben ist oder sobald dieser seine Rechte aus dem Frachtvertrag nach § 16 Ziff. 18 geltend gemacht hat. Das Recht zur Abänderung des Frachtvertrags einer mit einem Inhaberfrachtbrief aufgelieferten Sendung erlischt, sobald das Frachtbriefdoppel der Eisenbahn übergeben ist.

Von diesem Zeitpunkt an hat die Eisenbahn die Anweisungen des Empfängers zu beachten, widrigenfalls sie ihm gegenüber für die Folgen der Nichtbeachtung unter den in Titel III angegebenen Bedingungen haftbar wird.

§ 22 (§ 22)

Ausführung der nachträglichen Verfügungen

1. — Die Eisenbahn darf die Ausführung der im § 21 Ziff. 1 und 2 vorgesehenen nachträglichen Verfügungen nur dann verweigern oder hinausschieben oder in veränderter Weise vornehmen, wenn:

a) ihre Ausführung in dem Zeitpunkt nicht mehr möglich ist, in dem die Verfügungen dem Bahnhof zugehen, der sie auszuführen hätte;
b) ihre Ausführung den regelmäßigen Beförderungsdienst stören würde;
c) ihre Ausführung bei Änderung des Bestimmungsbahnhofs Gesetzen oder Vorschriften, insbesondere Zoll-, Steuer-, Finanz-, Polizei- und sonstigen Verwaltungsvorschriften entgegensteht;
d) bei Änderungen des Bestimmungsbahnhofs der Wert der Sendung voraussichtlich die Gesamtkosten der Beförderung bis zum neuen Bestimmungsbahnhof nicht deckt, es sei denn, daß der Betrag dieser Kosten sofort entrichtet oder sichergestellt wird;
e) die nachträgliche Verfügung mit Rücksicht auf die nach § 5 Ziff. 6 erlassenen Anordnungen nicht ausgeführt werden kann.

In diesen Fällen ist der die Verfügung Erteilende sobald als möglich von den Hindernissen zu verständigen, die der Ausführung seiner Verfügung entgegenstehen. Bei Auflieferung einer Sendung mit einem Inhaberfrachtbrief ist außerdem der Meldeadressat zu benachrichtigen, sofern er im Frachtbrief angegeben worden ist.

Wenn die Eisenbahn diese Hindernisse nicht voraussehen konnte, trägt der die Verfügung Erteilende alle Folgen, die sich daraus ergeben, daß die Eisenbahn seine Verfügung auszuführen begonnen hat.

2. — Die Eisenbahn ist verpflichtet, die nachträgliche Verfügung möglichst schnell auszuführen.

3. — Hat der die Verfügung Erteilende die Ablieferung der Sendung auf einem Unterwegsbahnhof verfügt, so wird die Fracht bis zu diesem Bahnhof nach den zwischen dem Versandbahnhof und dem genannten Unterwegsbahnhof geltenden Tarifen erhoben.

Wenn jedoch die Sendung bereits über den Unterwegsbahnhof hinaus befördert worden ist, so wird die Fracht berechnet:

a) bis zum Bahnhof, wo die Sendung angehalten worden ist, nach den zwischen diesem Bahnhof und dem Versandbahnhof geltenden Tarifen;

(§ 22) b) von dem Anhaltebahnhof bis zum Unterwegsbahnhof zurück nach den für diese Strecke geltenden Tarifen.

Hat der die Verfügung Erteilende die Rücksendung nach dem Versandbahnhof verfügt, so wird die Fracht berechnet:

a) bis zum Bahnhof, wo die Sendung angehalten worden ist, nach den zwischen diesem Bahnhof und dem Versandbahnhof geltenden Tarifen;

b) von dem Anhaltebahnhof bis zum Versandbahnhof zurück nach den für diese Strecke geltenden Tarifen.

Hat der die Verfügung Erteilende die Weiterbeförderung der Sendung nach einem anderen Bahnhof verfügt, so wird die Fracht berechnet:

a) bis zum Bahnhof, wo die Sendung angehalten worden ist, nach den zwischen diesem Bahnhof und dem Versandbahnhof geltenden Tarifen;

b) von dem Anhaltebahnhof bis zum neuen Bestimmungsbahnhof nach den zwischen diesen beiden Bahnhöfen geltenden Tarifen.

Die Spezial- und Ausnahmetarife können Ausnahmen von den Vorschriften dieser Ziffer zulassen.

4. — Ist infolge der Ausführung der nachträglichen Verfügung ohne Verschulden der Eisenbahn eine Verzögerung in der Beförderung oder in der Auslieferung entstanden, so ist die Eisenbahn berechtigt, für eine Verzögerung über 8 Stunden das tarifmäßige Lager- oder Wagenstandgeld zu erheben. Beträgt die Verzögerung mehr als 24 Stunden, so ist die Eisenbahn berechtigt, die Sendung auf Kosten und Gefahr des Berechtigten auszuladen und auf Lager zu nehmen. Die Eisenbahn ist gleichfalls berechtigt, die Sendung bei einem Lagerunternehmer auf Kosten und Gefahr des Berechtigten zu hinterlegen nach Erhebung aller noch nicht eingezogenen, auf der Sendung haftenden Kosten vom Lagerunternehmer. Von solchen Maßnahmen ist der die Verfügung Erteilende zu benachrichtigen. Die Vorschriften des § 24 Ziff. 10, 11 und 13 gelten sinngemäß.

5. — Ist die Erteilung der nachträglichen Verfügung nicht durch Verschulden der Eisenbahn entstanden, so ist sie berechtigt, außer der nach Ziffer 3 berechneten Fracht und den etwa in diesem Falle entstandenen Nebengebühren und anderen Kosten auch die im Tarif für die sich aus der nachträglichen Verfügung ergebenden Verrichtungen vorgesehene Gebühr zu erheben. Diese Gebühr ist bei Erteilung der nachträglichen Verfügung zu entrichten.

§ 23

§ 23

Beförderungshindernisse

1. — Wird die Absendung oder die Fortsetzung der Beförderung einer schon zur Beförderung angenommenen Sendung verhindert, so hat die Eisenbahn zu entscheiden, ob es im Interesse des Berechtigten (Absender bei Sendungen mit namentlichen Frachtbriefen, Besitzer des Doppels bei Sendungen mit Inhaberfrachtbriefen) liegt, ihn um Anweisung zu ersuchen, oder ob es zweckmäßiger ist, die Sendung ohne weiteres unter Abänderung des Beförderungswegs von Amts wegen weiterzuleiten. Die Eisenbahn hat Anspruch auf Zahlung der Fracht über diesen anderen Weg und verfügt über die entsprechende Lieferfrist selbst, wenn diese größer ist, als diejenige des ursprünglichen Beförderungswegs, es sei denn, daß die Eisenbahn ein Verschulden trifft. Den Bahnen bleibt es überlassen, gegeneinander Rückgriff zu nehmen.

2. — Wenn kein anderer Beförderungsweg vorhanden oder die Weiterbeförderung aus anderen Gründen nicht möglich ist, ersucht die Eisenbahn den Berechtigten um Anweisung. Bei nur vorübergehender Behinderung infolge der in § 5 Ziff. 6 bezeichneten Umstände ist indessen die Eisenbahn zur Einholung der Anweisung nicht verpflichtet.

3. — Die Eisenbahn ersucht den Absender gemäß Ziffer 1 und 2 dieses Paragraphen um Anweisungen, wenn die Sendung mit einem namentlichen Frachtbrief aufgeliefert wurde. Wurde die Sendung mit einem Inhaberfrachtbrief aufgeliefert, so ersucht die Eisenbahn den Inhaber des Frachtbriefdoppels durch Vermittlung des Meldeadressaten um Anweisung, dagegen durch Vermittlung des Absenders nur dann, wenn der Meldeadressat im Frachtbrief nicht angegeben ist.

4. — Der Absender kann im namentlichen Frachtbrief für den Fall, daß ein Beförderungshindernis eintritt, Anweisungen geben.

Wenn diese Anweisungen nach dem Ermessen der Eisenbahn nicht ausgeführt werden können, holt sie neue Anweisungen des Absenders ein.

5. — Der Berechtigte kann auf die Benachrichtigung von einem Beförderungshindernis hin vom Vertrag zurücktreten, hat aber dann der Eisenbahn je nach Lage des Falles entweder die Fracht für die

bereits zurückgelegte Strecke oder die Kosten der Vorbereitung der Beförderung sowie alle sonstigen in den Tarifen vorgesehenen Kosten zu bezahlen, es sei denn, daß die Eisenbahn ein Verschulden trifft. (§ 23)

Geht die Antwort des Berechtigten nicht innerhalb 4 Tagen vom Zeitpunkt der Absendung des Schreibens, in welchem die Eisenbahn Anweisungen verlangt, ein, so erhebt die Eisenbahn das tarifmäßige Lagergeld. Lassen die Beförderungsverhältnisse oder die Beschaffenheit des Gutes eine Ausladung nicht zu, oder hat die Eisenbahn mit Rücksicht auf die Vorschriften der Zoll-, Steuer-, Finanz-, Polizei- oder anderen Verwaltungsbehörden nicht das Recht die Sendung auszuladen, so erhebt sie nach Ablauf der obigen Frist das tarifmäßige Wagenstandgeld.

6. — Ist der Absender einer mit einem namentlichen Frachtbrief aufgelieferten Sendung nicht im Besitz des Frachtbriefdoppels, so dürfen die in diesem Paragraphen vorgesehenen Anweisungen weder die Person des Empfängers noch den Bestimmungsort ändern. Anweisungen bei Sendungen mit Inhaberfrachtbriefen kann nur der Inhaber des Doppels erteilen.

7. — Anweisungen des Absenders einer mit einem namentlichen Frachtbrief aufgelieferten Sendung, welche nicht durch Vermittlung des Versandbahnhofs gegeben werden, werden nicht befolgt; ebenso werden Anweisungen des Besitzers eines Doppels des Inhaberfrachtbriefs, welche nicht durch Vermittlung des Versand- oder Bestimmungsbahnhofs gegeben werden, nicht befolgt.

8. — Erteilt der Berechtigte auf die Benachrichtigung von einem Beförderungshindernis innerhalb angemessener Frist keine ausführbare Anweisung, so ist nach § 24 Ziff. 9, 10, 11 und 13 zu verfahren.

9. — Fällt das Beförderungshindernis vor dem Eintreffen einer Anweisung des Berechtigten weg, so ist die Sendung dem Bestimmungsbahnhof zuzuleiten, ohne daß Anweisungen abgewartet werden; der Berechtigte ist hiervon unverzüglich zu benachrichtigen.

10. — Die Vorschriften des § 22 dieser Ordnung finden sinngemäße Anwendung.

§ 24 (§ 24)

Ablieferungshindernisse

1. — Ist der Empfänger einer mit einem namentlichen Frachtbrief aufgelieferten Sendung nicht zu ermitteln oder verweigert er die Annahme der Sendung oder löst er den Frachtbrief nicht innerhalb der im Tarif festgesetzten Frist ein oder ergibt sich vor Einlösung des Frachtbriefs ein sonstiges Ablieferungshindernis, so hat der Bestimmungsbahnhof unverzüglich den Absender hiervon mit eingeschriebenem Brief oder nötigenfalls telegraphisch zu benachrichtigen und seine Anweisung einzuholen.

Wird bei einer mit einem Inhaberfrachtbrief aufgelieferten Sendung der Frachtbrief nicht innerhalb der im Tarif festgesetzten Frist eingelöst, so fordert der Bestimmungsbahnhof auf die oben angegebene Weise den Inhaber des Doppels durch Vermittlung des Meldeadressaten oder, wenn der Meldeadressat im Frachtbrief nicht angegeben ist, durch Vermittlung des Absenders zur Abnahme der Sendung auf.

2. — Der Absender der mit einem namentlichen Frachtbrief aufgelieferten Sendung ist von dem Ablieferungshindernis telegraphisch zu benachrichtigen, wenn er dies im Frachtbrief beantragt hat.

3. — Benachrichtigt die Eisenbahn von dem Ablieferungshindernis den Absender einer mit einem namentlichen Frachtbrief aufgelieferten Sendung ohne Vermittlung des Versandbahnhofs, so kann der Absender dem Bestimmungsbahnhof folgende Anweisungen unmittelbar übersenden:

a) daß die Sendung auf dem Bestimmungsbahnhof einer anderen Person ausgeliefert wird;
b) daß die Sendung auf einem anderen Bahnhof dem im Frachtbrief angegebenen Empfänger oder einer anderen Person ausgeliefert wird;
c) daß die Sendung an den Versandbahnhof zurückgesandt wird.

Der Absender hat den Anweisungen das Frachtbriefdoppel, auf welchem die Anweisungen zu wiederholen und durch ihn zu unterzeichnen sind, beizufügen. Verweigert der Empfänger die Annahme der Sendung, so genügt es, wenn der Absender den Anweisungen die Benachrichtigung des Bestimmungsbahnhofs von dem Ablieferungshindernis beifügt. Anweisungen, mit denen eine der im § 21 Ziff. 1 g), h) oder i) vorgesehenen Änderungen verbunden wird, sind durch Vermittlung des Versandbahnhofs zu erteilen.

4. — Der Absender kann im namentlichen Frachtbrief auch beantragen, daß ihm die Sendung im Falle eines Ablieferungshindernisses von Amts wegen zurückgesandt werden soll. Sonst darf die Sendung dem Absender nur mit seinem ausdrücklichen Einverständnis zurückgesandt werden.

5. — Der Absender kann im namentlichen Frachtbrief auch beantragen, daß die Sendung im Falle eines Ablieferungshindernisses auf dem Bestimmungsbahnhof nicht dem im Frachtbrief genannten Emp-

(§ 24) fänger, sondern einer anderen Person ausgeliefert werden soll. Von der Auslieferung der Sendung an eine andere Person hat die Eisenbahn den Absender zu benachrichtigen.

6. — Die Eisenbahn kann mit den Absendern vereinbaren, daß bei Ablieferungshindernissen bestimmter mit namentlichen Frachtbriefen aufgelieferten Stückgutsendungen diese auf dem Bestimmungsbahnhof für eine vereinbarte Zeitdauer, jedoch nicht länger als 3 Monate, aufbewahrt werden.

Bei Abschluß einer solchen Vereinbarung wird der Absender von dem Ablieferungshindernis nicht benachrichtigt, sondern ihm nach Ablauf der vereinbarten Aufbewahrungszeit die Sendung zurückgesandt, sofern ihre Abnahme nicht vorher erfolgte. Der Absender, der dies mit der Eisenbahn vereinbart hat, hat im Frachtbrief einen entsprechenden Antrag zu stellen, wie die Eisenbahn verfahren soll.

Das Lagergeld für die ganze Aufbewahrungszeit haftet an der Sendung. Wird eine derartige Vereinbarung getroffen, so hat die Eisenbahn das Recht, die Hinterlegung einer entsprechenden Sicherheit zu verlangen.

7. — Verweigert der Empfänger die Annahme einer mit einem namentlichen Frachtbrief aufgelieferten Sendung, so steht dem Absender das Verfügungsrecht auch dann zu, wenn er das Frachtbriefdoppel nicht vorweisen kann.

Wenn der Empfänger einer mit einem namentlichen Frachtbrief aufgelieferten Sendung nach Verweigerung ihrer Annahme sich nachträglich bereit erklärt, sie anzunehmen, ist ihm die Sendung auszuliefern, sofern der Bestimmungsbahnhof inzwischen keine entgegengesetzten Anweisungen vom Absender erhalten hat. Von dieser nachträglichen Ablieferung ist der Absender sofort durch eingeschriebenen Brief zu benachrichtigen.

8. — Ist der Absender einer mit einem Inhaberfrachtbrief aufgelieferten Sendung nicht im Besitz des Doppels, so kann er über die Sendung verfügen, sofern der Frachtbrief innerhalb vier Wochen nach Ablauf der Abnahmefrist nicht eingelöst wird, es sei denn, daß die Eisenbahn von dem ihr auf Grund der Ziffer 10 dieses Paragraphen zustehenden Recht Gebrauch macht. Die Eisenbahn, welche eine derartige Verfügung ausgeführt hat, trägt keine Verantwortung gegenüber dem Inhaber des Frachtbriefdoppels.

Verlangt jedoch der Inhaber des Frachtbriefdoppels die Auslieferung der Sendung nach Ablauf der obigen Frist, aber bevor der Bestimmungsbahnhof die Verfügung des Absenders erhalten oder ausgeführt hat, so liefert die Eisenbahn die Sendung aus und benachrichtigt hiervon den Absender mit eingeschriebenem Brief.

9. — Ist die Benachrichtigung des Berechtigten nicht möglich, oder säumt er mit der Erteilung der Anweisung, oder ist die Anweisung nicht ausführbar, oder löst der Besitzer des Doppels des Inhaberfrachtbriefs trotz der gemäß Ziffer 1 dieses Paragraphen abgesandten Aufforderung den Frachtbrief nicht fristgemäß ein, so hat die Eisenbahn die Sendung auf Gefahr und Kosten des Berechtigten auf Lager zu nehmen. Die Eisenbahn ist auch berechtigt, in solchen Fällen die Sendung in einem Lagerunternehmen auf Rechnung und Gefahr des Berechtigten zu hinterlegen, nachdem sie alle noch nicht gezahlten, an der Sendung haftenden Kosten vom Lagerunternehmen erhoben hat.

10. — Die Eisenbahn ist berechtigt, soweit nicht Vorschriften der Zoll-, Steuer-, Finanz-, Polizei- oder sonstigen Verwaltungsbehörden entgegenstehen, bestmöglichst nach dem durch die Aufsichtsbehörde in der für die Veröffentlichung der Tarife vorgesehenen Zeitschrift (§ 9) festgesetzten Verfahren zu verkaufen:

a) nicht abgenommene Sendungen, welche schnellem Verderben unterliegen oder nach den örtlichen Verhältnissen weder auf der Eisenbahn eingelagert noch einem Lagerunternehmen übergeben werden können, sofort nach Ablauf der Abnahmefrist;
b) alle anderen, weder durch den Empfänger noch durch den Absender abgenommenen Sendungen vier Wochen nach Ablauf der Abnahmefrist; wenn jedoch der Wert dieser Sendungen durch längere Lagerung unverhältnismäßig vermindert werden würde oder wenn die Lagerkosten in keinem Verhältnis zum Werte der Sendung stehen würden, so kann der Verkauf früher erfolgen.

Von dem angeordneten Verkauf ist, wenn dies möglich ist, der Berechtigte mit eingeschriebenem Brief nach dem in der Ziffer 1 dieses Paragraphen vorgesehenen Verfahren vorher zu benachrichtigen.

Wenn die Eisenbahn die Sendung verkauft, so hat sie das Recht, außer den baren Auslagen, der Fracht für die erfolgte Beförderung und der Gebühren für die Zustellung der Sendung zur Verkaufsstelle auch die im Tarif festgesetzte Gebühr für die Vorbereitung und Durchführung des Verkaufs zu erheben.

11. — Von der Einlagerung der Sendung in einem Lagerunternehmen und vom erfolgten Verkauf hat die Eisenbahn den Berechtigten nach dem in der Ziffer 1 dieses Paragraphen festgesetzten Verfahren unverzüglich zu benachrichtigen, wenn dies möglich ist. Unterläßt sie es, so haftet sie für den daraus entstandenen Schaden. (§ 24)

Bei einem Verkauf der Sendung ist dem Absender einer mit einem namentlichen Frachtbrief aufgelieferten Sendung der Verkaufserlös nach Abzug der noch nicht bezahlten Kosten oder gegebenenfalls der Zuschläge zur Verfügung zu stellen. Bei Benutzung eines Inhaberfrachtbriefs verbleibt der vorerwähnte Betrag nach Abzug der oben genannten Forderungen zur Verfügung des Inhabers des Frachtbriefdoppels. Bei Verlust des Doppels des Inhaberfrachtbriefs finden die Vorschriften des § 16 Ziffer 11 dieser Ordnung sinngemäße Anwendung.

Eine Abschrift des Verkaufsprotokolls händigt die Eisenbahn auf Verlangen dem Beteiligten aus.

12. — Hat der Empfänger den Frachtbrief eingelöst, die Sendung aber nicht während der lager- oder wagenstandgeldfreien Frist abgenommen, oder ergibt sich ein sonstiges Ablieferungshindernis, so ist der Empfänger nochmals zur Abnahme aufzufordern und zu benachrichtigen, daß die Sendung sich auf seine Rechnung und Gefahr auf Lager befindet. Bei Inhaberfrachtbriefen ist eine solche Benachrichtigung durch Vermittlung des Meldeadressaten oder, wenn der Meldeadressat im Frachtbrief nicht angegeben ist, durch Vermittlung des Absenders abzusenden. Die Eisenbahn kann solche Sendungen unter Beachtung der Vorschriften der Ziffern 9, 10 und 11 dieses Paragraphen bei einem Lagerunternehmen hinterlegen oder verkaufen, wobei alle Benachrichtigungen an den Empfänger zu richten sind. Dieser ist bei Inhaberfrachtbriefen durch Vermittlung des Meldeadressaten oder, wenn der Meldeadressat im Frachtbrief nicht angegeben ist, durch Vermittlung des Absenders, zu benachrichtigen. Bei einem Verkauf wird der Verkaufserlös nach Abzug der noch nicht bezahlten Kosten und etwaigen Zuschläge dem Empfänger zur Verfügung gestellt.

13. — Ist der Verkaufserlös geringer als die an der Sendung haftenden Kosten, so ist der Absender oder, wenn der Frachtbrief bereits eingelöst war, der Empfänger zur Nachzahlung des Unterschieds verpflichtet. Das gleiche gilt, wenn die Sendung auf Grund von Vorschriften der Zoll-, Steuer-, Finanz-, Polizei- und sonstigen Verwaltungsbehörden vernichtet werden mußte oder aus sonstigen Gründen unverwertbar ist.

14. — Bei Ablieferungshindernissen ist die Eisenbahn berechtigt, sofern die Hindernisse nicht durch ihr Verschulden entstanden sind, außer den durch die Erfüllung der Vorschriften dieses Paragraphen entstandenen Kosten für die mit der Ausführung der Anweisungen verbundenen Verrichtungen eine im Tarif festgesetzte besondere Gebühr zu erheben. Diese Gebühr ist bei der Erteilung der Anweisung auf dem Versandbahnhof zu entrichten. Diese Gebühr haftet jedoch an der Sendung, wenn der Absender gemäß Ziffer 3 dieses Paragraphen seine Anweisungen unmittelbar an den Bestimmungsbahnhof absendet oder wenn er gemäß Ziffer 4 dieses Paragraphen für den etwaigen Fall eines Ablieferungshindernisses im Frachtbrief den Antrag gestellt hat, daß ihm die Sendung von Amts wegen zurückgesandt wird.

15. — Sofern dieser Paragraph keine abweichenden Vorschriften enthält, finden für die durch Ablieferungshindernisse verursachten Anweisungen des Absenders die Vorschriften des § 21 Ziff. 5, 6 zweiter und dritter Absatz, 7, 8, 10 erster Absatz, 11 und 12 sowie des § 22 dieser Ordnung sinngemäße Anwendung.

Kapitel IV

Sicherstellung der Rechte der Eisenbahn

§ 25 (§ 25)

Pfandrecht der Eisenbahn

Die Eisenbahn hat für alle im § 20 bezeichneten Forderungen die Rechte eines Faustpfandgläubigers an der Sendung. Dieses Pfandrecht besteht, solange sich die Sendung im Gewahrsam der Eisenbahn oder eines Dritten befindet, der es für sie innehat.

Titel III

Haftung der Eisenbahnen. Reklamationen. Klagen. Andere Vorschriften

Kapitel I

Haftung

§ 26

§ 26

Haftungsgemeinschaft der Eisenbahnen

1. — Die Eisenbahn, die das Gut mit dem Frachtbrief zur Beförderung angenommen hat, haftet für die Ausführung der Beförderung auf der ganzen Strecke bis zur Ablieferung.

2. — Jede folgende Eisenbahn tritt dadurch, daß sie das Gut mit dem bei der Aufgabe ausgestellten Frachtbrief übernimmt, in den Frachtvertrag nach Maßgabe des Frachtbriefs ein und übernimmt die sich daraus ergebenden Verpflichtungen; die die Empfangsbahn betreffende Vorschrift des § 42 Ziff. 3 bleibt unberührt.

3. — Die Haftung der Eisenbahn auf Grund dieser Ordnung endet auf dem im Frachtbrief bezeichneten Bestimmungsbahnhof und am Bestimmungsort dann, wenn der Absender gemäß § 6 Ziff. 9 f) dieser Ordnung den Bestimmungsort im Frachtbrief angegeben hat. Für die Zuführung der Sendungen (§ 16 Ziff. 28) sowie für die auf Verlangen des Absenders gemäß den Vorschriften des Tarifs erfolgte Beförderung nach dem Bestimmungsort haftet die Eisenbahn gleichfalls auf Grund dieser Ordnung.

§ 27

§ 27

Umfang der Haftung

1. — Die Eisenbahn haftet unter den in diesem Kapitel festgesetzten Bedingungen für die Überschreitung der Lieferfrist und für den Schaden, der durch gänzlichen oder teilweisen Verlust oder durch Beschädigung der Sendung in der Zeit von der Annahme zur Beförderung bis zur Auslieferung entsteht.

2. — Die Eisenbahn ist bei gänzlichem oder teilweisem Verlust oder bei Beschädigung der Sendung von dieser Haftung befreit, wenn sie beweist, daß der Schaden durch ein Verschulden des Berechtigten oder durch eine nicht von der Eisenbahn verschuldete Anweisung des Berechtigten, durch die dem Gute eigentümlichen Mängel (inneren Verderb, Schwinden, gewöhnlichen Rinnverlust usw.) oder durch höhere Gewalt herbeigeführt worden ist.

3. — Die Eisenbahn ist von der Haftung für die Überschreitung der Lieferfrist befreit, wenn sie beweist, daß die Überschreitung durch Umstände herbeigeführt worden ist, die sie nicht abzuwenden und denen sie auch nicht abzuhelfen vermochte.

4. — Wird eine nach den Vorschriften dieser Ordnung beförderte Wagenladung ohne Umladung und ohne daß sie aus dem Gewahrsam der Eisenbahn gekommen ist, nach den Vorschriften dieser Ordnung neu aufgegeben, so wird, wenn ein teilweiser Verlust oder eine Beschädigung festgestellt wird, vermutet, daß der teilweise Verlust oder die Beschädigung während des letzten Frachtvertrags eingetreten ist.

5. — Die gleiche Vermutung gilt, wenn eine nach den Vorschriften des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr beförderte Wagenladung ohne Umladung und ohne daß sie aus dem Gewahrsam der Eisenbahn gekommen ist, nach den Vorschriften dieser Ordnung neu aufgegeben wird, sofern bei direkter Abfertigung von dem ursprünglichen Versandbahnhof bis zum neuen Bestimmungsbahnhof das obige Übereinkommen anzuwenden gewesen wäre.

6. — Nimmt die Eisenbahn nach den Vorschriften dieser Ordnung oder des Tarifs eine Sendung auf Lager, so hat sie für die Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns einzustehen.

§ 28

§ 28

Beschränkung der Haftung für Schäden, die aus besonderen Ursachen entstehen können

1. — Die Eisenbahn haftet nicht für Schäden, die aus einer oder mehreren der nachbenannten Ursachen entstehen:

a) aus der mit der Beförderung in offenen Wagen verbundene Gefahr für Güter, die nach den Vorschriften dieser Ordnung oder des Tarifs oder nach einer in den Frachtbrief aufgenommenen Vereinbarung mit dem Absender auf diese Weise befördert werden;

b) aus der mit dem Fehlen einer Verpackung oder mit der mangelhaften Beschaffenheit der Verpackung verbundenen Gefahr für Güter, die ohne Verpackung ihrer Natur nach Verlusten oder Beschädigungen ausgesetzt sind; (§ 28)

c) aus der mit dem Ver- oder Ausladen oder mit mangelhafter Verladung verbundenen Gefahr für Güter, die nach den Vorschriften dieser Ordnung oder des Tarifs oder nach einer in den Frachtbrief aufgenommenen Vereinbarung mit dem Absender oder nach Vereinbarung mit dem Empfänger vom Absender verladen oder vom Empfänger ausgeladen werden;

d) aus der besonderen Gefahr des gänzlichen oder teilweisen Verlusts oder der Beschädigung, namentlich durch Bruch, Rosten, inneren Verderb, außergewöhnlichen Rinnverlust, Austrocknen, Verstreuen, der gewisse Güter nach ihrer eigentümlichen natürlichen Beschaffenheit ausgesetzt sind;

e) aus der Gefahr, die daraus entsteht, daß der Absender von der Beförderung ausgeschlossene Gegenstände unter unrichtiger, ungenauer oder unvollständiger Bezeichnung aufgibt oder daß er bedingungsweise zur Beförderung zugelassene Gegenstände unter unrichtiger, ungenauer oder unvollständiger Bezeichnung oder unter Außerachtlassung der vorgeschriebenen Vorsichtsmaßregeln aufgibt;

f) aus der für lebende Tiere mit der Beförderung verbundenen besonderen Gefahr;

g) aus der Gefahr, deren Abwendung durch die Begleitung von lebenden Tieren oder von Gütern bezweckt wird, wenn nach den Vorschriften dieser Ordnung oder der Tarife oder nach einer in den Frachtbrief aufgenommenen Vereinbarung mit dem Absender oder nach einer mit dem Empfänger getroffenen Vereinbarung diese Tiere oder Güter begleitet werden müssen.

2. — Konnte nach den Umständen des Falles ein Schaden aus einer oder mehreren dieser Ursachen entstehen, so wird bis zum Nachweis des Gegenteils durch den Berechtigten vermutet, daß der Schaden hieraus entstanden ist.

Diese Vermutung gilt im Falle der Ziffer 1 a) nicht bei außergewöhnlichem Abgang oder bei Verlust von ganzen Stücken.

§ 29 (§ 29)

Höhe der Entschädigung bei gänzlichem oder teilweisem Verlust der Sendung

1. — Muß auf Grund der Vorschriften dieser Ordnung von der Eisenbahn Entschädigung für gänzlichen oder teilweisen Verlust der Sendung geleistet werden, so wird die Entschädigung berechnet:

nach dem Börsenpreis,
in Ermanglung eines solchen nach dem Marktpreis,
in Ermanglung beider nach dem gemeinen Wert,

den Güter derselben Art und Beschaffenheit am Versandort im Zeitpunkt der Annahme der Sendung zur Beförderung hatten. Jedoch darf die Entschädigung vorbehaltlich der in § 34 vorgesehenen Beschränkung 172 Gulden für jedes fehlende Kilogramm des Rohgewichts nicht übersteigen.

Wird die Fracht für die in den Tarifen für einzelne Stücke der Sendung vorgesehenen Einheitsgewichte berechnet, so dient nicht das wirkliche Gewicht der Sendung als Grundlage zur Berechnung der Entschädigung, sondern das im Tarif festgesetzte Einheitsgewicht.

Wird die Fracht gemäß dem Tarif nicht nach dem Gewicht, sondern nach der Stückzahl der Sendung oder nach der Bodenfläche des Wagens berechnet, so dient das Durchschnittsgewicht der betreffenden Warengattung als Grundlage zur Berechnung der Entschädigung.

Außerdem sind — ohne weiteren Schadenersatz — die Fracht, die Zölle und sonstige aus Anlaß der Beförderung des verlorenen Gutes bezahlte Beträge zu erstatten.

Eine höhere Entschädigung kann nur bei Angabe des Interesses an der Lieferung nach § 35 Ziff. 4 und bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit der Eisenbahn nach § 36 beansprucht werden.

2. — Sind die als Grundlage für die Berechnung der Entschädigung dienenden Beträge in einer fremden Währung ausgedrückt, so sind sie nach dem Börsenkurs zur Zeit und am Orte der Zahlung der Entschädigung umzurechnen.

§ 30 (§ 30)

Vermutung für den Verlust der Sendung. Wiederauffinden der Sendung

1. — Der Berechtigte kann die Sendung ohne weiteren Nachweis als verloren betrachten, wenn sie nicht binnen dreißig Tagen nach Ablauf der nach § 11 berechneten Lieferfrist dem Empfänger ausgeliefert oder zur Verfügung gestellt worden ist.

(§ 30) 2. — Der Berechtigte kann bei Empfang der Entschädigung für die verlorene Sendung schriftlich verlangen, daß er sofort benachrichtigt wird, wenn die Sendung binnen eines Jahres nach Zahlung der Entschädigung wieder aufgefunden wird.

Über dieses Verlangen ist ihm eine Bescheinigung zu erteilen.

3. — Der Berechtigte kann binnen dreißig Tagen nach Empfang der Nachricht verlangen, daß ihm die Sendung auf einem Bahnhof des Beförderungswegs ausgeliefert wird; er hat dann die reine Fracht für die Beförderung der Sendung vom Versand- bis zum Ablieferungsbahnhof zu bezahlen und die erhaltene Entschädigung abzüglich der ihm etwa erstatteten in dieser Entschädigung enthaltenen Fracht zurückzuzahlen; seine Ansprüche auf Entschädigung wegen Überschreitung der Lieferfrist nach § 33 und gegebenenfalls nach § 35 Ziff. 3 bleiben vorbehalten.

4. — Wird das in Ziffer 2 erwähnte Verlangen überhaupt nicht gestellt oder ist keine Anweisung in der in Ziffer 3 bezeichneten Frist von dreißig Tagen erteilt worden oder wird die Sendung später als ein Jahr nach Zahlung der Entschädigung wieder aufgefunden, so kann die Eisenbahn darüber nach ihrem Ermessen verfügen.

§ 31

§ 31

Beschränkung der Haftung bei Gewichtsverlusten

1. — Bei Gütern, die nach ihrer besonderen natürlichen Beschaffenheit durch die Beförderung in der Regel einen Gewichtsverlust erleiden, haftet die Eisenbahn ohne Rücksicht auf die Länge der durchfahrenen Strecke nur für den Teil des Gewichtsverlusts, der die nachstehend zugelassenen Verlustgrenzen überschreitet:

a) zwei vom Hundert des Gewichts für die flüssigen oder in feuchtem Zustand aufgegebenen Güter sowie für die folgenden Güter:
Farbhölzer, geraspelte oder gemahlene,
Felle,
Fettwaren,
Fische, getrocknete,
Früchte, frische,
Gemüse, frische,
Häute,
Hautabfälle,
Hopfen,
Hörner und Klauen,
Kitte, frische,
Knochen, ganze oder gemahlene,
Leder,
Obst, getrocknetes oder gebackenes,
Pferdehaare,
Rinden,
Salz,
Schafwolle,
Schweinsborsten,
Seifen und harte Öle,
Süßholz,
Tabak, geschnittener,
Tabakblätter, frische,
Tierflechsen,
Wurzeln,

b) eins vom Hundert des Gewichts bei allen übrigen trockenen Gütern, die gleichfalls bei der Beförderung einem Gewichtsverlust ausgesetzt sind.

2. — Die in Ziffer 1 dieses Paragraphen vorgesehene Beschränkung der Haftung tritt nicht ein, soweit nachgewiesen wird, daß der Verlust nach den Umständen des Falles nicht auf die Ursachen zurückzuführen ist, die für die Zulassung obiger Verlustgrenzen maßgebend waren.

3. — Werden mehrere Stücke mit demselben Frachtbrief befördert, so wird der zulässige Gewichtsverlust für jedes Stück berechnet, sofern dessen Gewicht bei der Aufgabe entweder im Frachtbrief einzeln angegeben ist oder auf andere Weise festgestellt werden kann.

4. — Bei gänzlichem Verlust der Sendung findet bei der Berechnung der Entschädigung kein Abzug für Gewichtsverlust statt. (§ 31)

5. — Durch diesen Paragraphen werden die Vorschriften des § 28 nicht berührt.

§ 32 § 32

Höhe der Entschädigung bei der Beschädigung der Sendung

1. — Bei Beschädigung hat die Eisenbahn vorbehaltlich der im § 34 vorgesehenen Ausnahme den Betrag der Wertverminderung der Sendung ohne weiteren Schadenersatz zu zahlen.

Die Entschädigung darf jedoch nicht übersteigen:

a) wenn die ganze Sendung durch die Beschädigung entwertet ist, den Betrag, der im Falle ihres gänzlichen Verlusts zu zahlen wäre (§ 29);

b) wenn nur ein Teil der Sendung durch die Beschädigung entwertet ist, den Betrag, der im Falle des Verlusts des entwerteten Teils zu zahlen wäre (§ 29).

2. — Eine höhere Entschädigung kann nur bei Angabe des Interesses an der Lieferung nach § 35 Ziff. 4 oder bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit der Eisenbahn nach § 36 beansprucht werden.

§ 33 § 33

Höhe der Entschädigung bei Überschreitung der Lieferfrist

1. — Bei Überschreitung der Lieferfrist hat die Eisenbahn, wenn der Berechtigte nicht nachweist, daß ein Schaden durch diese Überschreitung entstanden ist, als Entschädigung für jedes Zehntel, um das die Lieferfrist überschritten ist, ein Zehntel der Fracht zu zahlen; angefangene Zehntel der Lieferfrist werden als voll gerechnet. Höchstens ist die halbe Fracht zu zahlen.

2. — Wird nachgewiesen, daß ein Schaden durch die Überschreitung entstanden ist, so ist für diesen Schaden eine Entschädigung bis zur Höhe der Fracht zu entrichten.

3. — Die in den Ziffern 1 und 2 dieses Paragraphen vorgesehenen Entschädigungen werden nicht neben der bei gänzlichem Verlust der Sendung zu leistenden Entschädigung gewährt.

Bei teilweisem Verlust sind sie gegebenenfalls für den nicht verlorenen Teil der Sendung zu entrichten.

Bei Beschädigung treten sie gegebenenfalls neben die im § 32 vorgesehene Entschädigung.

In keinem Falle darf die Gesamtentschädigung nach Ziffer 1 und 2 zuzüglich derjenigen nach §§ 29 und 32 höher sein als die Entschädigung bei gänzlichem Verlust der Sendung.

4. — Eine höhere Entschädigung kann nur bei Angabe des Interesses an der Lieferung nach § 35 oder bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit der Eisenbahn nach § 36 beansprucht werden.

§ 34 § 34

Beschränkung der Entschädigung bei bestimmten Tarifen

1. — Wenn die Eisenbahn besondere Beförderungsbedingungen (z. B. Spezial- oder Ausnahmetarife) gewährt, die gegenüber der nach den gewöhnlichen Bedingungen (allgemeinen Tarifen) berechneten Gesamtfracht eine Ermäßigung enthalten, so kann sie die dem Berechtigten bei Verlust, Beschädigung oder Überschreitung der Lieferfrist zu leistende Entschädigung auf einen Höchstbetrag beschränken oder das Recht zur Angabe des Interesses an der Lieferung auf einen bestimmten Betrag beschränken oder ganz aufheben.

Ist ein solcher Höchstbetrag in einem Tarif vorgesehen, der nur auf einem Teil der Beförderungsstrecke angewendet worden ist, so tritt die Beschränkung der Haftung der Eisenbahn nur ein, wenn die die Entschädigung begründende Tatsache sich auf diesem Teil der Beförderungsstrecke ereignet hat.

2. — Verlangt der Absender die Anwendung dieser Tarife, so hat er dies im Frachtbrief zu beantragen (§ 6 Ziff. 11 k).

3. — Eine höhere Entschädigung kann nur bei Angabe des Interesses an der Lieferung nach § 35 oder bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit der Eisenbahn nach § 36 beansprucht werden.

§ 35 § 35

Angabe des Interesses an der Lieferung

1. — Für jede Sendung kann das Interesse an der Lieferung durch Eintragung in den Frachtbrief nach § 6 Ziff. 11 l) angegeben werden.

Der Betrag des Interesses muß in der Landeswährung angegeben werden, sofern die Angabe dieses Betrags nicht auch in einer anderen Währung in den Tarifen gestattet ist.

(§ 35) 2. — Für die Angabe des Interesses an der Lieferung wird für je angefangene zehn Kilometer eine besondere Gebühr von einem Zehntausendstel des angegebenen Betrags erhoben. ($1/_{10}$‰.)

Die Tarife können die Gebühr herabsetzen und einen Mindestbetrag festsetzen.

3. — Ist das Interesse an der Lieferung angegeben, so kann bei Überschreitung der Lieferfrist beansprucht werden:

a) wenn nicht nachgewiesen wird, daß ein Schaden durch diese Überschreitung entstanden ist: das Doppelte der in § 33 Ziff. 1 festgesetzten Beträge bis zur Höhe des angegebenen Interesses;

b) wenn nachgewiesen wird, daß ein Schaden durch die Überschreitung entstanden ist: eine Entschädigung bis zur Höhe des angegebenen Interesses.

Ist der Betrag des angegebenen Interesses geringer als die im § 33 vorgesehenen Entschädigungen, so können diese an Stelle der unter a) und b) erwähnten Beträge beansprucht werden.

4. — Bei gänzlichem oder teilweisem Verlust oder bei Beschädigung einer Sendung, für welche das Interesse an der Lieferung angegeben ist, können beansprucht werden:

a) die in den §§ 29 und 32 oder gegebenenfalls in § 34 vorgesehenen Entschädigungen, außerdem

b) der Ersatz des nachgewiesenen weiteren Schadens bis zur Höhe des als Interesse angegebenen Betrags.

5. — Liegen Beschädigung oder teilweiser Verlust der Sendung und Überschreitung der Lieferfrist gleichzeitig vor, so werden die nach Ziffer 3 und 4b) zu leistenden Beträge nur insoweit gezahlt, als sie zusammen den als Interesse an der Lieferung angegebenen Betrag nicht übersteigen.

6. — Eine höhere Entschädigung kann nur bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit der Eisenbahn nach § 36 beansprucht werden.

§ 36

§ 36

Höhe der Entschädigung bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit der Eisenbahn

In allen Fällen, in denen gänzlicher oder teilweiser Verlust oder Beschädigung der Sendung oder Überschreitung der Lieferfrist auf Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit der Eisenbahn zurückzuführen ist, ist dem Berechtigten der nachgewiesene volle Schaden jeweils bis zum Doppelten der in den §§ 29, 32, 33, 34 und 35 vorgesehenen Höchstbeträge zu ersetzen.

§ 37

§ 37

Verzinsung der Entschädigung

Der Berechtigte kann sechs vom Hundert jährlich Zinsen der ihm auf einen Frachtbrief gewährten Entschädigung verlangen, sofern sie den Betrag von zwanzig Gulden übersteigt.

Diese Zinsen laufen vom Tage der Erhebung der im § 40 vorgesehenen Reklamation oder, wenn keine Reklamation voranging, vom Tage der Klageerhebung.

§ 38

§ 38

Rückerstattung der Entschädigung

Jede zu Unrecht empfangene Entschädigung ist zurückzuerstatten.

Im Falle eines Betrugs hat die Eisenbahn unbeschadet der strafrechtlichen Folgen außerdem Anspruch auf Zahlung einer Summe, die dem von ihr zu unrecht gezahlten Betrag gleichkommt.

§ 39

§ 39

Haftung der Eisenbahn für ihre Leute

Die Eisenbahn haftet für ihre Leute und für andere Personen, deren sie sich bei Ausführung der von ihr übernommenen Beförderung bedient.

Wenn indessen Bahnangestellte auf Verlangen eines Beteiligten Frachtbriefe ausstellen oder Übersetzungen anfertigen oder sonstige der Eisenbahn nicht obliegende Verrichtungen besorgen, gelten sie als Beauftragte dessen, für den sie tätig sind.

Kapitel II

Reklamationen. Klagen. Verjährung

§ 40

Reklamationen

1. — Reklamationen (außergerichtliche Ansprüche), die aus dem Frachtvertrag sowie aus anderen aus den Vorschriften dieser Ordnung und der Tarife hervorgehenden Rechtsverhältnissen entstehen, sind schriftlich bei der im § 42 bezeichneten Eisenbahn anzubringen.

2. — Zur Geltendmachung der Ansprüche sind die nach § 41 zur Erhebung der Klage gegen die Eisenbahn berechtigten Personen, deren Bevollmächtigte oder Erwerber ihrer Rechte (Ziff. 5) befugt.

3. — Wurde die Sendung mit einem namentlichen Frachtbrief aufgeliefert, so hat der Absender bei Geltendmachung solcher Ansprüche das Frachtbriefdoppel oder der Empfänger den Frachtbrief vorzulegen, wenn er ihm übergeben worden ist.

Wurde die Sendung mit einem Inhaberfrachtbrief aufgeliefert, so hat der Absender bei Geltendmachung solcher Ansprüche die ihm gemäß § 8 Ziff. 8 durch die Eisenbahn ausgegebene Aufgabebescheinigung in Urschrift, dagegen der Empfänger den Frachtbrief vorzulegen, wenn er ihm übergeben worden ist; bei Geltendmachung der im § 41 Ziff. 3 angegebenen Ansprüche hat der Inhaber des Frachtbriefdoppels das Frachtbriefdoppel, der Empfänger dagegen den Frachtbrief vorzulegen, wenn er ihm übergeben worden ist.

Bei Ansprüchen um Erstattung von Beträgen, über welche die Eisenbahn eine besondere Quittung ausgegeben hat, ist an Stelle der oben genannten Belege die entsprechende Quittung vorzulegen; nötigenfalls kann die Eisenbahn je nach den Umständen außer der Quittung auch die Vorlage eines der obengenannten Belege verlangen.

4. — Den Ansprüchen wegen gänzlichen oder teilweisen Verlusts oder wegen Beschädigung der Sendung sind die den Wert des Gutes begründenden Belege beizufügen.

5. — Den Ansprüchen, welche andere als die nach § 41 berechtigten Personen einbringen, müssen entsprechende besondere Belege über die Vollmacht oder Abtretung (Zession) beigefügt werden, in welchen die den Gegenstand des Anspruchs bildenden Frachtbriefe oder Quittungen angegeben sein müssen.

Die Eisenbahn kann verlangen, daß die Unterschriften auf diesen Belegen genügend beglaubigt sind. Diese Belege werden dem den Anspruch Geltendmachenden nicht zurückgegeben.

6. — Ansprüche um Rückerstattung der unrichtig berechneten Kosten müssen ausführlich begründet sein.

7. — Der Frachtbrief, das Frachtbriefdoppel, die Aufgabebescheinigung, Quittungen und andere Belege, die der Berechtigte für nötig erachtet beizufügen oder deren Beifügung von der Eisenbahn verlangt wird, sind in Urschrift oder in Abschrift, die auf Verlangen der Eisenbahn genügend beglaubigt sein muß, vorzulegen.

Die Eisenbahn kann auf Verlangen des Beteiligten die Beglaubigung dieser Belege gegen eine tarifmäßige Gebühr vornehmen. Eine so beglaubigte Abschrift dient ausschließlich zur Erledigung der betreffenden Reklamation.

Bei der endgültigen Erledigung des Anspruchs kann die Eisenbahn die Vorlage der Urschriften des Frachtbriefs, des Frachtbriefdoppels, der Nachnahmebescheinigung, der Aufgabebescheinigung oder der Quittungen verlangen, um auf ihnen die endgültige Erledigung zu beurkunden.

8. — Die Eisenbahn ist verpflichtet den Anspruch tunlichst bald schriftlich zu erledigen. Eine ablehnende Erledigung ist zu begründen. Bei auch nur teilweiser Berücksichtigung eines Anspruchs trägt die Eisenbahn die Kosten der Zustellung des Bescheids sowie der Überweisung des Betrags.

§ 41 — § 41

Zur Erhebung der Klage gegen die Eisenbahn berechtigte Personen

1. — Zur gerichtlichen Geltendmachung von Ansprüchen auf Rückerstattung von Zahlungen ist nur befugt, wer die Zahlung geleistet hat. Die Tarife können Ausnahmen für die Ansprüche auf Rückerstattung eines Teils der Fracht nach Erfüllung der im Tarif vorgesehenen Bedingungen vorsehen.

2. — Zur gerichtlichen Geltendmachung von Ansprüchen wegen der im § 19 vorgesehenen Nachnahmen ist nur der Absender befugt.

3. — Zur gerichtlichen Geltendmachung sonstiger Ansprüche gegen die Eisenbahn auf Grund des Frachtvertrags sind befugt:

(§ 41) A. Bei Aufgabe der Sendung mit einem namentlichen Frachtbrief:

der Absender, solange ihm nach § 21 das Recht zusteht, nachträgliche Verfügungen über die Sendung zu treffen,

der Empfänger von dem Zeitpunkt an, in dem ihm der Frachtbrief übergeben worden ist oder in dem er seine Rechte aus dem Frachtvertrag nach § 16 Ziff. 18 geltend gemacht hat.

Bei Erhebung der Klage hat der Absender das Frachtbriefdoppel vorzulegen. Vermag er dies nicht, so kann er seinen Anspruch gegen die Eisenbahn nur mit Zustimmung des Empfängers oder dann gerichtlich geltend machen, wenn er nachweist, daß der Empfänger die Annahme der Sendung verweigert hat.

B. Bei Aufgabe der Sendung mit einem Inhaberfrachtbrief:

der Inhaber des Frachtbriefdoppels, solange die Sendung nicht abgeliefert wurde, der Empfänger dagegen nach Auslieferung der Sendung.

Ist das Recht der Verfügung über die Sendung gemäß § 24 Ziff. 8 auf den Absender übergegangen, so ist dieser nicht verpflichtet, das Frachtbriefdoppel vorzulegen.

4. — Bei der Befugnis zur gerichtlichen Geltendmachung von Ansprüchen, die aus anderen sich auf die Vorschriften dieser Ordnung und der Tarife stützenden Rechtsverhältnissen hervorgehen, finden die allgemeinen Rechtsvorschriften Anwendung.

§ 42

§ 42

Eisenbahnen, gegen welche die Klagen zu richten sind

1. — Ansprüche auf Rückerstattung eines Betrags, der auf Grund des Frachtvertrags gezahlt worden ist, können entweder gegen die Eisenbahn gerichtlich geltend gemacht werden, die den Betrag erhoben hat, oder gegen diejenige, zu deren Gunsten der zu hohe Betrag erhoben worden ist.

2. — Ansprüche gegen die im § 19 vorgesehenen Nachnahmen können nur gegen die Versandbahn gerichtlich geltend gemacht werden.

3. — Sonstige Ansprüche aus dem Frachtvertrag können nur gegen die Versandbahn, die Empfangsbahn oder diejenige Eisenbahn gerichtlich geltend gemacht werden, auf deren Strecke sich die den Anspruch begründende Tatsache ereignet hat. Auch wenn die Empfangsbahn die Sendung nicht erhalten hat, kann sie gleichwohl gerichtlich in Anspruch genommen werden.

Klagen wegen Ansprüchen, welche aus anderen sich auf die Vorschriften dieser Ordnung und der Tarife stützenden Rechtsverhältnissen hervorgehen, können nur gegen diejenige Eisenbahn gerichtlich geltend gemacht werden, auf deren Strecke sich die den Anspruch begründende Tatsache ereignet hat.

4. — Unter den in Ziffern 1 und 3 erster Absatz bezeichneten Eisenbahnen steht dem Kläger die Wahl zu; mit der Erhebung der Klage erlischt das Wahlrecht.

5. — Im Wege der Widerklage oder der Einrede können Ansprüche auch gegen eine andere als die in den Ziffern 1, 2 und 3 bezeichneten Eisenbahnen erhoben werden, wenn sich die Klage auf denselben Frachtvertrag gründet.

6. — Die Vorschriften dieses Paragraphen finden keine Anwendung auf den in den §§ 48 bis 50 geregelten Rückgriff der Eisenbahnen gegeneinander.

§ 43

§ 43

Feststellung eines teilweisen Verlusts oder einer Beschädigung der Sendung

1. — Wird ein teilweiser Verlust oder eine Beschädigung der Sendung von der Eisenbahn entdeckt oder vermutet oder vom Berechtigten behauptet, so hat die Eisenbahn den Zustand und erforderlichenfalls auch das Gewicht der Sendung und, soweit dies möglich ist, Betrag und Ursache des Schadens sowie den Zeitpunkt seines Entstehens sofort durch eine Tatbestandsaufnahme festzustellen, und zwar, wenn möglich, in Gegenwart des Berechtigten.

Dem Berechtigten ist auf sein Verlangen eine Abschrift der Tatbestandsaufnahme unentgeltlich auszuhändigen.

2. — Zur Teilnahme an der Ausfertigung der Tatbestandsaufnahme gemäß Ziffer 1 dieses Paragraphen ist der Berechtigte zuzuziehen. Ist die Zuziehung des Berechtigten nicht möglich, oder erscheint derselbe nicht in der von der Eisenbahn bestimmten Frist, so ist die Tatbestandsaufnahme in Anwesenheit zweier Zeugen, nach Möglichkeit nicht Eisenbahnbediensteter, nötigenfalls unter Beteiligung eines Sachverständigen, anzufertigen.

3. — Ergibt die vom Berechtigten veranlaßte Untersuchung keinen teilweisen Verlust oder keine Beschädigung der Sendung oder nur einen von der Eisenbahn schon anerkannten teilweisen Verlust oder eine von der Eisenbahn schon anerkannte Beschädigung, so hat der Berechtigte, der die Aufstellung einer Tatbestandsaufnahme beantragt hat, die hierdurch entstandenen Kosten zu tragen. (§ 43)

4. — Erkennt der Berechtigte die Feststellungen der Tatbestandsaufnahme nicht an, so kann er verlangen, daß der Zustand und das Gewicht der Sendung, die Schadensursache sowie der Betrag des Schadens gerichtlich nach den betreffenden Vorschriften über das Gerichtsverfahren festgestellt wird.

§ 44 — § 44

Erlöschen der Ansprüche gegen die Eisenbahn aus dem Frachtvertrag

1. — Mit der Annahme der Sendung sind alle Ansprüche aus dem Frachtvertrag gegen die Eisenbahn erloschen.

2. — Jedoch erlöschen nicht:

(1) Entschädigungsansprüche, bei denen der Berechtigte nachweist, daß der Schaden durch Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit der Eisenbahn herbeigeführt worden ist (§ 36);

(2) Entschädigungsansprüche wegen Überschreitung der Lieferfrist, wenn sie bei einer der im § 42 Ziff. 3, erster Absatz bezeichneten Eisenbahn binnen dreißig Tagen, den Tag der Annahme der Sendung nicht mitgerechnet, angebracht werden;

(3) Entschädigungsansprüche wegen teilweisen Verlusts oder wegen Beschädigung:

a) wenn der Verlust oder die Beschädigung vor der Annahme der Sendung durch den Berechtigten nach § 43 festgestellt worden ist;

b) wenn die Feststellung, die nach § 43 hätte erfolgen müssen, nur durch Verschulden der Eisenbahn unterblieben ist;

c) wenn eine nach den Vorschriften dieser Ordnung beförderte Wagenladungssendung nach § 27 Ziff. 4 neu aufgegeben wird und der teilweise Verlust oder die Beschädigung bei der Ablieferung an den letzten Empfänger festgestellt worden ist;

(4) Entschädigungsansprüche wegen äußerlich nicht erkennbarer Schäden, die erst nach der Annahme der Sendung festgestellt worden sind, jedoch nur unter nachstehenden Voraussetzungen:

a) daß sich die Eisenbahn dem Berechtigten gegenüber nicht zur Feststellung des Zustands der Sendung auf dem Bestimmungsbahnhof bereiterklärt hat;

b) daß unverzüglich nach der Entdeckung des Schadens und spätestens sieben Tage nach der Annahme der Sendung die Feststellung des Schadens nach § 43 verlangt wird;

c) daß der Berechtigte beweist, daß der Schaden in der Zeit zwischen der Annahme der Sendung zur Beförderung und der Ablieferung entstanden ist;

(5) Ansprüche auf Rückerstattung geleisteter Zahlungen oder wegen der im § 19 vorgesehenen Nachnahmen.

3. — Der Berechtigte kann die Annahme der Sendung auch nach Annahme des Frachtbriefs und Bezahlung der Kosten so lange verweigern, bis seinem Antrag auf Feststellung des behaupteten Schadens stattgegeben ist.

Vorbehalte bei der Annahme der Sendung sind wirkungslos, wenn sie nicht von der Eisenbahn anerkannt sind.

4. — Wenn einzelne der im Frachtbrief verzeichneten Stücke bei der Ablieferung fehlen, so kann der Berechtigte in der im § 16 Ziff. 10 vorgesehenen Quittung feststellen, daß diese genau zu bezeichnenden Stücke ihm nicht abgeliefert worden sind.

§ 45 — § 45

Verjährung der Ansprüche

1. — Ansprüche aus dem Frachtvertrag oder aus anderen aus den Vorschriften dieser Ordnung und der Tarife hervorgehenden Rechtsverhältnissen verjähren in einem Jahre, wenn der Betrag nicht bereits durch Anerkenntnis, Vergleich oder gerichtliches Urteil festgestellt worden ist.

Die Verjährungsfrist beträgt indessen drei Jahre:

a) bei Ansprüchen des Absenders auf Auszahlung einer Nachnahme, welche die Eisenbahn vom Empfänger eingezogen hat;

b) bei Ansprüchen des Absenders auf Auszahlung des Erlöses eines von der Eisenbahn vorgenommenen Verkaufs;

c) bei Ansprüchen wegen eines durch Vorsatz verursachten Schadens;

d) bei Ansprüchen wegen des im § 38 erwähnten Falles des Betrugs.

(§ 45) 2. — Die Verjährung beginnt:

a) bei Entschädigungsansprüchen wegen teilweisen Verlusts, Beschädigung oder Überschreitung der Lieferfrist, mit dem Tage der Ablieferung;

b) bei Entschädigungsansprüchen wegen gänzlichen Verlusts, mit dem dreißigsten Tage nach Ablauf der Lieferfrist;

c) bei Ansprüchen auf Zahlung oder Rückerstattung von Fracht, Nebengebühren, sonstigen Kosten oder Frachtzuschlägen oder auf Berichtigung bei unrichtiger Tarifanwendung oder bei Rechenfehlern, mit dem Tage der Zahlung oder, wenn keine Zahlung stattgefunden hat, mit dem Tage der Annahme der Sendung zur Beförderung, und bei Verkauf oder Vernichtung (§ 24 Ziff. 13) mit dem Tage des Verkaufs oder der Vernichtung;

bei Ansprüchen auf Zahlung oder Rückerstattung von Beträgen, die Gegenstand einer Frankaturrechnung waren, mit dem Tage der Abrechnung der Frankaturrechnung mit dem Absender;

bei Ansprüchen der Eisenbahn auf Zahlung von Beträgen, die der Empfänger statt des Absenders oder die der Absender statt des Empfängers gezahlt hatte, und welche die Eisenbahn dem Berechtigten zurückerstatten muß, mit dem Tage der Rückerstattung des Betrags;

d) bei Ansprüchen auf Rückerstattung eines Teils der Fracht nach Erfüllung der im Tarif vorgesehenen Bedingungen, mit dem Tage der Erfüllung dieser Bedingungen;

e) bei Ansprüchen auf Zahlung des Frachtunterschieds sowie des Frachtzuschlags, die entstanden sind, weil der Empfänger nicht die Bedingung erfüllt hat, von welcher die Anwendung des ermäßigten Tarifs abhängt, mit dem auf den Ablauf der Frist, in welcher diese Bedingung erfüllt werden sollte, folgenden Tage;

f) bei Ansprüchen wegen der im § 19 vorgesehenen Nachnahmen mit dem zweiundvierzigsten Tage nach Ablauf der Lieferfrist;

g) bei Ansprüchen der Eisenbahn gegen den Empfänger auf Rückerstattung der dem Absender für die Ablieferung der Sendung ohne Erhebung der Nachnahme ausgezahlten Entschädigung, mit dem Tage der Auszahlung dieser Entschädigung an den Absender;

h) bei Ansprüchen auf Auszahlung eines Verkaufserlöses mit dem Tage des Verkaufs;

i) bei Ansprüchen auf Zahlung eines von der Zollbehörde verlangten Zuschlags mit dem Tage, an dem die Zollbehörde das Verlangen gestellt hat;

k) bei Ansprüchen auf Zahlung oder Rückerstattung von Beträgen, die sich aus anderen aus den Vorschriften dieser Ordnung und der Tarife hervorgehenden Rechtsverhältnissen ergeben, mit dem Tage, an welchem die den Anspruch begründende Tatsache entstanden ist.

Der als Beginn der Verjährung bezeichnete Tag ist in keinem Falle in der Frist inbegriffen.

3. — Der Lauf der Verjährung wird durch eine bei der Eisenbahn nach § 40 eingereichte schriftliche Reklamation gehemmt. Der Lauf beginnt wieder mit dem Tage, an dem die Eisenbahn die Reklamation durch schriftlichen Bescheid zurückgewiesen und die der Reklamation etwa beigefügten Belege zurückgegeben hat. Der Beweis des Eingangs der Reklamation oder des Bescheids und der Rückgabe der Belege obliegt demjenigen, der sich auf diese Tatsachen beruft. Zur Feststellung des Zeitpunktes, an welchem die Hemmung anfängt oder endet, ist das Datum der Zustellung, und bei Übersendung des Schreibens durch die Post, das Datum des Poststempels maßgebend.

Weitere Reklamationen, die denselben Anspruch zum Gegenstand haben, hemmen die Verjährung nicht.

4. — Vorbehaltlich vorstehender Vorschriften gelten für die Hemmung und die Unterbrechung der Verjährung die allgemeinen Rechtsvorschriften.

§ 46 — § 46

Unzulässigkeit der Geltendmachung erloschener oder verjährter Ansprüche

Ansprüche, die nach den §§ 44 und 45 erloschen oder verjährt sind, können auch nicht im Wege der Widerklage oder der Einrede geltend gemacht werden.

Kapitel III

Abrechnung. Rückgriff der Eisenbahnen gegeneinander

§ 47 — § 47

Abrechnung unter den Eisenbahnen

1. — Jede Eisenbahn, die bei der Aufgabe oder Ablieferung der Sendung die Fracht oder andere aus dem Frachtvertrag herrührende Forderungen eingezogen hat, ist verpflichtet, den beteiligten Eisenbahnen den ihnen zukommenden Anteil an der Fracht und den erwähnten Forderungen zu bezahlen.

2. — Die Übergabe der Sendung von einer Eisenbahn an die folgende begründet für die erste das Recht, die zweite sofort mit der Fracht und den sonstigen Kosten zu belasten, die nach dem Frachtbrief auf der Sendung zur Zeit ihrer Übergabe haften, vorbehaltlich der endgültigen Abrechnung nach der Ziffer 1 dieses Paragraphen. (§ 47)

3. — Die Versandbahn haftet vorbehaltlich ihrer Ansprüche gegen den Absender für die Fracht und sonstige Kosten, die sie nicht erhoben hat, obwohl sie der Absender nach dem Frachtbrief übernommen hatte.

4. — Liefert die Empfangsbahn die Sendung ab, ohne bei der Ablieferung die Fracht und die sonstigen Kosten, mit denen sie belastet war, einzuziehen, so ist sie vorbehaltlich ihrer Ansprüche gegen den Empfänger für die Bezahlung dieser Beträge verantwortlich.

§ 48 (§ 48)

Rückgriff bei Entschädigung für gänzlichen oder teilweisen Verlust oder für Beschädigung

1. — Hat eine Eisenbahn auf Grund der Vorschriften dieser Ordnung eine Entschädigung für gänzlichen oder teilweisen Verlust oder für Beschädigung geleistet, so steht ihr der Rückgriff gegen die an der Beförderung beteiligten Eisenbahnen nach folgenden Vorschriften zu:

a) die Eisenbahn, die den Schaden verursacht hat, haftet ausschließlich dafür;

b) haben mehrere Eisenbahnen den Schaden verursacht, so haftet jede Eisenbahn für den von ihr verursachten Schaden. Ist eine solche Ausscheidung nach den Umständen des Falles nicht möglich, so bestimmen sich die Anteile der Eisenbahnen an der Entschädigung nach den Grundsätzen unter c);

c) wenn nicht nachgewiesen werden kann, daß eine oder mehrere Eisenbahnen den Schaden verursacht haben, so haften sämtliche an der Beförderung beteiligten Eisenbahnen mit Ausnahme derjenigen, die beweisen, daß der Schaden nicht auf ihrer Strecke verursacht worden ist. Die Verteilung erfolgt nach Verhältnis der Tarifkilometer.

2. — Bei Zahlungsunfähigkeit einer dieser Eisenbahnen wird der auf sie entfallende, aber von ihr nicht bezahlte Anteil unter alle anderen an der Beförderung beteiligten Eisenbahnen nach Verhältnis der Tarifkilometer verteilt.

§ 49 (§ 49)

Rückgriff bei Entschädigung für Überschreitung der Lieferfrist

1. — Die Vorschriften des § 48 finden auch bei Zahlung einer Entschädigung für Überschreitung der Lieferfrist Anwendung. Wird die Überschreitung durch Unregelmäßigkeiten veranlaßt, die bei mehreren Eisenbahnen festgestellt worden sind, so ist die Entschädigung unter diese Eisenbahnen nach Verhältnis der Dauer der auf ihren Strecken vorgekommenen Verspätung zu verteilen.

2. — Die im § 11 dieser Ordnung festgesetzten Lieferfristen werden unter die an der Beförderung beteiligten Eisenbahnen wie folgt verteilt:

A. im Verkehr zweier Nachbarbahnen:

a) die Abfertigungsfrist wird zu gleichen Teilen verteilt;

b) die Beförderungsfrist wird nach dem Verhältnis der Tarifkilometer, die auf jede der beiden Eisenbahnen entfallen, verteilt;

B. im Verkehr zwischen drei und mehr Bahnen:

a) vorweg werden aus der Abfertigungsfrist der ersten und der letzten Eisenbahn je zwölf Stunden bei Frachtgutsendungen und je sechs Stunden bei Eilgutsendungen zugeteilt; die Tarife können diesbezüglich Ausnahmen vorsehen;

b) der Rest derAbfertigungsfrist und ein Drittel der Beförderungsfrist werden zu gleichen Teilen unter alle beteiligten Eisenbahnen verteilt;

c) die beiden anderen Drittel der Beförderungsfrist werden nach dem Verhältnis der Tarifkilometer, die auf jede dieser Eisenbahnen entfallen, verteilt.

3. — Zuschlagsfristen, auf die eine Eisenbahn Anspruch hat, werden dieser Eisenbahn zugeteilt.

4. — Die Zeit von der Aufgabe der Sendung bis zum Beginn der Lieferfrist wird lediglich der Versandbahn zugeteilt.

5. — Die oben erwähnte Verteilung kommt nur in Betracht, wenn die Lieferfrist im ganzen nicht eingehalten worden ist.

§ 50 § 50

Besondere Vereinbarungen über den Rückgriff

Die Eisenbahnen können über den Rückgriff entweder im voraus für verschiedene zwischen ihnen etwa vorkommende Fälle oder im einzelnen Falle andere Vereinbarungen treffen.

Kapitel IV

Währung. Besondere Vorschriften für die Beförderung von Privatwagen

§ 51 § 51

Währung

1. — Sämtliche Zahlungen sind in der sich im gesetzlichen Umlauf befindlichen Landeswährung zu leisten.

Dasselbe betrifft auch die auf Grund dieser Ordnung und der Tarife durch die Eisenbahn geleisteten Auszahlungen.

2. — Auf Bahnhöfen, wo es erforderlich ist, oder in bestimmten Verkehren kann die Eisenbahn nach ihrem Ermessen die Annahme der Beträge auch in einer anderen als der Landeswährung anordnen.

3. — Die Eisenbahn hat die Kurse, zu denen sie die in einer anderen als der Landeswährung ausgedrückten Beträge umrechnet, wenn sie in der Landeswährung gezahlt werden (Umrechnungskurse), durch Aushang am Schalter oder auf sonstige geeignete Weise bekanntzugeben.

Ebenso hat die Eisenbahn, wenn sie eine andere Währung als die Landeswährung in Zahlung nimmt, die Kurse bekanntzugeben, zu denen sie sie annimmt (Annahmekurse).

§ 52 § 52

Besondere Vorschriften für die Beförderung von Privatwagen

Bei der Beförderung von Privatwagen finden die Vorschriften der Anlage J zu dieser Ordnung Anwendung.

Anlage A

(Zu § 4 der Verkehrsordnung)

(Bis auf Widerruf gelten die „Vorschriften über die nur bedingungsweise zur Beförderung durch die Eisenbahn zugelassenen Gegenstände", welche in der Anlage A zu § 4 der Verkehrsordnung für die Beförderung von Gütern auf den Eisenbahnen im Gebiete der Freien Stadt Danzig, veröffentlicht im Gesetzblatt für die Freie Stadt Danzig Nr. 64 vom 28. XI. 1931, enthalten sind.)

Anlage B
(Zu § 4 der Verkehrsordnung)

Vorschriften für die Beförderung von Leichen

§ 1
Allgemeine Vorschriften

1. — Die Beförderung von Leichen erfolgt nach den Bedingungen der Verkehrsordnung, sofern die Vorschriften dieser Anlage nichts anderes bestimmen.

2. — Außerdem gelten für die Beförderung von Leichen die von den zuständigen Behörden erlassenen besonderen Vorschriften.

§ 2
Auflieferung

1. — Leichen, welche zur Beförderung als Eilgut aufgegeben werden, werden mit Zügen des Personenverkehrs oder mit für die Beförderung von beschleunigtem Eilgut bestimmten Zügen befördert. Die Eisenbahn kann die Beförderung mit Personen-Schnellzügen ablehnen.

2. — Von der beabsichtigten Auflieferung von Leichen ist der Versandbahnhof, sofern er gleichzeitig Ausgangsbahnhof des Zuges ist, mindestens 6 Stunden, andere Bahnhöfe mindestens 12 Stunden, vor der Abfahrtszeit des Zuges zu benachrichtigen.

3. — Bei der Auflieferung von Leichen hat der Absender der Eisenbahn eine von der zuständigen Behörde ausgestellte Beförderungsbewilligung vorzulegen. Diese Bewilligung händigt die Eisenbahn dem Empfänger bei der Ablieferung der Leiche aus.

4. — Das Verladen der Leiche hat der Absender zu besorgen.

5. — Leichen müssen in einem zugelöteten Metallsarg, der auf dem Boden eine mindestens 3 cm hohe Schicht aufsaugender Stoffe enthalten muß, verschlossen sein. Dieser Sarg ist in einem hölzernen Behälter so fest einzusetzen, daß er sich darin nicht verschieben kann. Der Behälter muß vollkommen verschlossen und von der Behörde, die die Beförderung bewilligt, versiegelt sein.

6. — Leichensendungen dürfen weder mit Nachnahmen noch mit Barvorschüssen belastet werden.

7. — Die Kosten sind bei der Aufgabe zu entrichten.

8. — Wurde eine Leiche unter unrichtiger Bezeichnung (§ 7 der Verkehrsordnung) aufgeliefert, so hat der Absender unbeschadet der strafrechtlichen Folgen den Frachtunterschied für die ganze Strecke vom Versand- bis zum Bestimmungsbahnhof nachzuzahlen und außerdem das Vierfache der Gesamtfracht als Frachtzuschlag zu entrichten.

§ 3
Beförderung

1. — Leichen sind in gedeckten Wagen zu befördern. Den Wagen mit Leichensendungen dürfen nur die Beerdigungshilfsgegenstände beigeladen werden. Eine Haftung für diese Gegenstände übernimmt die Eisenbahn nicht. Die Bedingungen für die Beförderung dieser Gegenstände sowie die Fracht hierfür bestimmen die Tarife. Mehrere Leichen, die gleichzeitig von demselben Versandbahnhof nach demselben Bestimmungsbahnhof befördert werden, können zusammen in einem Wagen verladen werden. Leichen, die in geschlossenen Leichenfuhrwerken aufgeliefert werden, können in offenen Wagen befördert werden.

2. — Jeder Sendung ist ein Begleiter beizugeben. Die Beförderungsgebühren und Beförderungsbedingungen für Begleiter sind in den Tarifen angegeben.

3. — Leichen dürfen unterwegs nicht ohne Not umgeladen werden. Sie sind möglichst schnell und ohne Unterbrechung zu befördern.

§ 4

Ablieferung

1. — Nach Ankunft der Leiche auf dem Bestimmungsbahnhof hat die Eisenbahn unverzüglich die Sendung zur Ablieferung bereitzustellen.

2. — Der Empfänger hat die Leiche innerhalb 6 Stunden nach Bereitstellung auszuladen und abzunehmen. Wird die Leiche nicht innerhalb dieser Frist abgenommen, so kann die Eisenbahn sie der Ortspolizeibehörde übergeben. Kommt die Leiche nach 18 Uhr an, so wird die Frist zur Ausladung und Abnahme vom nächsten Tage ab 8 Uhr gerechnet. Wird die Leichensendung nicht innerhalb dieser Frist abgenommen, so ist die Eisenbahn berechtigt, Wagenstandgeld zu erheben.

§ 5

Ausnahmevorschriften

1. — Leichen, die von Polizeibehörden, Strafanstalten, Krankenhäusern und dgl. an höhere Lehranstalten gesandt oder von diesen weiterversandt werden, können ohne Begleiter befördert werden.

2. — Diese Leichen können in dicht verschlossenen Behältern oder Särgen, welche gegen Ausrinnen und Entweichen von Gasen gesichert sind, ausschließlich mit Güterzügen zur Beförderung aufgegeben werden.

Anlage C
(Zu § 4 der Verkehrsordnung)

Vorschriften für die Beförderung von lebenden Tieren

§ 1

Allgemeine Vorschriften

1. — Die Beförderung von lebenden Tieren erfolgt nach den Bedingungen der Verkehrsordnung, sofern die Vorschriften dieser Anlage nichts anderes bestimmen.

2. — Die Bahnhöfe, welche Einrichtungen zum Verladen und Ausladen sowie zum Tränken und Füttern von lebenden Tieren besitzen, sind in den Tarifen angegeben.

§ 2

Auflieferung

1. — Die Eisenbahn hat die Züge, mit welchen lebende Tiere befördert werden, auf den Bahnhöfen durch Aushang bekanntzugeben. Die Bahnhöfe haben über die Fahrpläne dieser Züge ausführliche Auskunft zu erteilen.

2. — An Feiertagen werden lebende Tiere zur Beförderung nicht angenommen. Werden Tiere ausnahmsweise an Feiertagen zur Beförderung angenommen, so ist dies durch Aushang auf den Bahnhöfen bekanntzugeben.

3. — Von der beabsichtigten Auflieferung von Tieren ist der Versandbahnhof mindestens 24 Stunden vor der Abfahrt des Zuges, mit dem sie befördert werden sollen, zu benachrichtigen; die Eisenbahn kann die Annahme der nicht rechtzeitig angemeldeten Tiersendungen verweigern.

Können Tiere nicht mit dem zur Beförderung von Tieren gemäß Ziffer 1 bestimmten Zug abgesandt werden, so kann die Eisenbahn die Tiere mit einem anderen entsprechenden Zug absenden, wovon jedoch der Absender zu benachrichtigen ist.

4. — Der Wagen zur Verladung von Tieren ist schriftlich auf dem Versandbahnhof zu bestellen. In dem Bestellschreiben ist die Gattung des Wagens (gedeckt oder offen, mit einem oder mehreren Böden), der Bestimmungsbahnhof, der Tag und nach Möglichkeit die Stunde der Verladung und schließlich die Anzahl und Gattung der Tiere anzugeben.

5. — Ob dem Frachtbrief ein Ursprungszeugnis oder eine amtliche Bescheinigung des Tierarztes, daß die Tiere gesund oder frei von dem Verdacht ansteckender Tierkrankheiten sind, beigegeben werden muß, bestimmen die Gesetze und Vorschriften der zuständigen Behörden. Außerdem sind die jeweiligen tierärztlichen Vorschriften betreffend die Beschränkung des Verkehrs mit lebenden Tieren zu beachten.

6. — Die Annahme von Tieren, die sichtbare Zeichen ansteckender Krankheiten aufweisen, kann abgelehnt werden.

7. — Wilde Tiere werden zur Beförderung bedingungsweise angenommen, wenn der Absender nach dem Ermessen und den Anweisungen der Eisenbahn allen Unglücksfällen von Menschen oder Beschädigungen von Tieren und Gütern durch entsprechende Verpackung oder Verladung vorgebeugt hat. Die Käfige oder Kisten mit wilden Tieren sind außen mit einer auffallenden Anschrift „Wilde Tiere" zu versehen.

8. — Lebende Tiere müssen so rechtzeitig auf dem Bahnhof bereitgestellt werden, daß ihre Verladung mindestens eine Stunde vor der Abfahrt des entsprechenden Zugs beendet werden kann.

9. — Die Tiere hat der Absender in den Wagen zu verladen. Er hat auch die erforderlichen Mittel zur Befestigung der Tiere zu beschaffen; bei der Anbringung dieser Befestigungsmittel darf der Absender den Wagen nicht beschädigen. Stellt die Eisenbahn diese Befestigungsmittel, so ist sie berechtigt, die tarifmäßigen Gebühren, mindestens jedoch die Selbstkosten zu erheben.

10. — Die Tiere sind in dem Wagen so unterzubringen, daß sie nicht zusammengedrängt sind oder gegen die Wandung des Wagens gepreßt werden, insbesondere so, daß sich ein Mensch zwischen den eingeladenen Tieren frei hindurchbewegen kann. Bei der Querverladung muß außerdem zwischen den Tieren und den Wagenwänden soviel Raum bleiben, daß eine Verletzung der Tiere durch Ab-

schürfung am Kopf oder am Hinterteil vermieden wird. Kleinvieh muß die Möglichkeit haben, sich zu legen. Bei Verladung von Tieren in Käfigen, Kisten und dgl. istdarauf zu achten, daß zu den Tieren ausreichend frische Luft treten kann; es dürfen demnach andere Güter nicht auf Behälter mit Tieren gestellt werden. Käfige können nur dann übereinander verladen werden, wenn durch Leisten oder auf andere Weise dafür gesorgt wird, daß zwischen den Käfigen ein Luftraum von mindestens 3 cm Höhe freibleibt.

11. — In demselben Wagen dürfen nicht Tiere verschiedener Gattung, wie Pferde und Großvieh mit Kälbern, Schweinen, Schafen und dgl. lose verladen werden, es sei denn, daß jede Gattung durch Bretter von den anderen getrennt wird. Für die Beförderung von Muttertieren mit saugenden Jungen und von Geflügel gelten diese Beschränkungen nicht.

12. — Bei Sendungen von Hornvieh und Borstenvieh hat der Absender den Wagenboden mit Streu zu versehen. In Wagen mit Lattenwänden oder in Wagen, deren Türen während der Beförderung offen stehen, dürfen während der Sommerzeit leichtentzündliche Streumittel nicht verwendet werden. Als leichtentzündliche Stoffe wird Stroh, Spreu, Heu und dgl. angesehen; dagegen dürfen mit Wasser besprengtes Sägemehl sowie angefeuchtetes Torfstreu verwendet werden. Für die Lieferung von Streu bei der Verladung oder bei Umladung auf einem Unterwegsbahnhof kann die Eisenbahn die tarifmäßige Gebühr, mindestens jedoch die Selbstkosten erheben.

13. — Für alle Beschädigungen der Wagen sowie der Bahnanlagen sowohl während der Verladung oder Ausladung als auch während der Beförderung und schließlich für alle Unfälle der Tiere haftet der Absender, sofern kein Verschulden der Eisenbahn vorliegt. Nach Einlösung des Frachtbriefs geht die Haftung für die Beschädigung des Wagens und der Bahnanlagen auf den Empfänger über.

14. — Die Eisenbahn kann die Vorausbezahlung der Kosten für die Beförderung lebender Tiere verlangen.

§ 3

Beförderung

1. — Zur Beförderung von Tieren in gedeckten Wagen sind möglichst solche Wagen zu wählen, die an den Längs- oder Stirnseiten mit je zwei von der Innenseite verschließbaren Luftöffnungen versehen sind. Bei Verladung von Tieren in Wagen ohne Luftöffnungen sind die Türen mindestens bis zur Hälfte offen zu halten, wobei der Absender die Türöffnungen mit Lattengittern zu verstellen hat. Die Wagen müssen gehörig gereinigt und geruchlos und die Wagenböden dicht sein.

2. — Die als Verpackung dienenden Käfige, Kisten, Körbe und dgl. müssen geräumig und luftig sein. Die Tieredürfen nicht geknebelt werden. Käfige, Kisten und ähnliche Behälter müssen einen dichten Boden und soweit hinauf dichte Wände haben, daß eine Verunreinigung des Wagens durch Kot oder Streu möglichst ausgeschlossen ist. Diese Vorschrift gilt nicht für Tiere in Wagenladungen. Die Käfige und Behälter müssen so beschaffen sein, daß die Tiere sich nicht hindurchzwängen können; auch müssen sie so hoch sein, daß die Tiere zwanglos darin stehen können. Ferner hat der Absender die Käfige oder ähnliche Behälter, wenn die Beförderung voraussichtlich mehr als 36 Stunden dauert, mit Vorrichtungen zum Tränken und bei Kleinvieh auch zum Füttern der Tiere zu versehen.

3. — Der Absender ist verpflichtet den Sendungen lebender Tiere, wenn sie nicht in Käfigen, Kisten oder dgl. befördert werden, Begleiter beizugeben. Für einen Wagen darf nicht mehr als ein Begleiter gestellt werden; für je 4 Wagen ist jedoch mindestens ein Begleiter zu stellen. Die Eisenbahn kann den Absender jedoch auf das von ihm im Frachtbrief gestellte Verlangen von der Beigabe der Begleitung befreien. In diesem Fall haftet die Eisenbahn nicht für den Schaden, welcher aus der Gefahr entstanden ist, deren Abwendung durch die Begleitung bezweckt wird (§ 28 der Verkehrsordnung). Wenn der Absender ein derartiges Verlangen im Frachtbrief nicht eingetragen hat, muß er den Namen und Vornamen des Begleiters sowie die Wagen, für welche dieser Begleiter bestimmt ist, im Frachtbrief angeben.

4. — Die Begleiter haben für die Tiere unterwegs Sorge zu tragen. Der Begleiter hat den ihm von der Eisenbahn angewiesenen Platz im Zuge einzunehmen. Die Eisenbahn kann verlangen, daß der Begleiter mit den Tieren in demselben Wagen mitfährt, wenn die Sicherheit der Beförderung es erfordert.

5. — Die Gebühr für die Fahrt der Begleiter sowie die Beförderungsbedingungen bestimmen die Tarife.

6. — Bei Beförderung zur Nachtzeit müssen die Begleiter der Tiersendungen gesicherte und gut brennende Laternen mit sich führen. Die Verwendung von leichtentzündlichen Brennstoffen wie Karbid, Petroleum und dgl. zur Beleuchtung ist verboten. Im Güterwagen darf auch nicht geraucht werden.

7. — Alle Tiere, deren Beförderung voraussichtlich 24 Stunden oder länger dauert, hat der Absender vor der Verladung zu füttern und zu tränken. Dauert die Beförderung mehr als 36 Stunden, so sind die Tiere mindestens je 36 Stunden zu tränken und zu füttern. Wenn die Eisenbahn auf Verlangen des Absenders oder beim Fehlen eines Begleiters die Tränkung und Fütterung der Tiere besorgt, erhebt sie die tarifmäßigen Gebühren, mindestens jedoch die Selbstkosten.

8. — Die während der Beförderung zur Fütterung der Tiere erforderlichen Futtermittel oder Körner werden in einer im Tarif festgesetzten Menge frachtfrei befördert, wenn sie im Viehwagen mitverladen werden.

§ 4

Ablieferung

1. — Die Eisenbahn hat Tiersendungen nach Ankunft auf dem Bestimmungsbahnhof möglichst unverzüglich zur Abnahme bereitzustellen. Der Empfänger hat die Tiere spätestens 2 Stunden nach der Bereitstellung auszuladen und abzunehmen.

2. — Wenn nach Ankunft einer unbegleiteten Tiersendung auf dem Bestimmungsbahnhof sich der Berechtigte zur Abnahme nicht meldet, so hat die Eisenbahn den Empfänger von der Ankunft der Sendung gemäß § 16 der Verkehrsordnung zu benachrichtigen. In diesen Fällen endet die Auslade- und Abnahmefrist nach Ablauf von zwei Stunden nach dem Zeitpunkt, zu dem die Benachrichtigung von der Ankunft der Sendung als bewirkt gilt (§ 16 der Verkehrsordnung).

3. — Die Auslade- und Abnahmefrist ruht während der Erfüllung der Zoll-, Steuer-, Finanz-, Polizei-, tierärztlichen und anderen verwaltungsbehördlichen Vorschriften, soweit ihre Erfüllung nicht durch den Absender, Empfänger oder Begleiter verzögert wird.

4. — Werden die Tiere nicht innerhalb der festgesetzten Frist ausgeladen und abgenommen, so kann die Eisenbahn für das Überhalten der Tiere im Wagen oder auf dem Bahnhof die tarifmäßigen Gebühren erheben. Die Eisenbahn ist auch berechtigt, die Tiere nach Ablauf dieser Frist auf Gefahr und Kosten des Berechtigten einer nach ihrem Ermessen entsprechenden Person in Verpflegung und Obhut zu geben.

5. — Für die Entseuchung und die Reinigung der Wagen erhebt die Eisenbahn eine in den Tarifen festgesetzte Gebühr.

Bemerkung

zu den Anlagen D, D 1, E, E 1 und H

Im Verkehr zwischen Bahnhöfen auf dem Gebiet der Freien Stadt Danzig sind Vordrucke nur mit deutschem Wortlaut anzuwenden.

Im Verkehr von Bahnhöfen auf dem Gebiet der Freien Stadt Danzig nach Bahnhöfen auf dem Gebiet der Republik Polen sind Vordrucke mit zweisprachigem Wortlaut anzuwenden.

Anlage D — Załącznik

(Zu § 6 der Verkehrsordnung — Do § 6 regulaminu przewozu)

Kontrollstempel der Eisenbahn
Stempel kontr. kolei

FRACHTBRIEF — LIST PRZEWOZOWY

GEWÖHNLICHE FRACHT — PRZESYŁKA ZWYCZAJNA

1

Versandbahnhof (Stempel)
Stacja nadania (stempel)

Die Beförderung erfolgt auf Grund der Verkehrsordnung für die Beförderung von Gütern und der Gütertarife
Przewóz odbywa się na podstawie Regulaminu przewozu przesyłek towarowych oraz taryf towarowych

№

WAGEN — WAGON

Nummer *) Numer *)	Eigentumsmerkmal *) Cecha własności *)	Gattung *) Rodzaj *)	Ladegewicht, Ladefläche, Bodenanzahl Ładowność, powierzchnia, ilość pięter

Bestimmungsbahnhof
Stacja przeznaczenia

Bestimmungsort, wenn er ein anderer ist, als der Bestimmungsbahnhof
Miejsce dostarczenia, jeżeli ono znajduje się poza stacją przeznaczenia

Empfänger und seine Anschrift
Odbiorca i jego adres

Zeichen Cechy	Nummern Numery	Anzahl Ilość	Verpackung Opakowanie	BEZEICHNUNG DES GUTES NAZWA TOWARU	Gewicht des Absenders-kg Waga nadawcy kg	Gewicht der Eisenbahn-kg Waga kolei kg	Statistische Nr. des Gutes Nr stat. towaru

Vom Absender vorgeschriebener Beförderungsweg, Tarif
Żądana przez nadawcę droga przewozu, taryfa

In der Verkehrsordnung und in den Tarifen vorgesehene Erklärungen des Absenders. Aufzählung der Beilagen.
Oświadczenia nadawcy przewidziane w Regulaminie przewozu i taryfach. Wyszczególnienie załączonych dokumentów.

Der Absender zahlt
Nadawca opłaca

den / dn. .... / .... 19....

Angabe des Interesses an der Lieferung (in Buchstaben)
Deklaracja wartości dostawy (słowami)

Der Empfänger zahlt
Odbiorca płaci

Absender, seine Unterschrift und Anschrift
Nadawca, jego podpis i adres

Barvorschuss (in Buchstaben) — Zaliczka w gotowiźnie (słowami)

Nachnahme (in Buchstaben) — Zaliczenie (słowami)

Vermerke des Absenders f. d. Empfänger (f. d. Eisenbahn unverbindlich)
Uwagi nadawcy dla odbiorcy (nie wiążące kolei)

Vom Absender bezahlt Nadawca zapłacił	Nr. des Nachnahmebegleitscheins Nr. przekazu zaliczeniowego	Für kg, Stückzahl m³ Za kg, sztuk, m³	Klasse Klasa	Frachtsatz Stawka
	Gebühr für die Angabe des Interesses an der Lieferung . . . . Opłata za deklarację wartości dostawy			
	Barvorschussgebühr — Prowizja za zaliczkę w gotowiźnie . . .			
	Nachnahmegebühr — Prowizja za zaliczenie			
	Stempelgebühr — Opłata stemplowa			
	Fracht — Przewoźne (km ....)			

Der Empfänger benachrichtigt
Zawiadomiono odbiorcę
am / dn.

Lagergeld
Składowe od
vom / dn.

Wagenstandgeld
Postojowe od
vom / dn. Stunde / godz.

Sendung abgeliefert
Przesyłkę wydano
am / dn. ...... / ...... 19....
Stunde / godz.

Stempel des Bestimmungsbahnhofs
Stempel stacji przeznaczenia

Empfangsnr.
Nr przybycia

Stempel der Ausgabekasse
Stempel kasy wydania

Stempel des Versandbahnhofs
Stempel stacji nadania

Wiegestempel
Stempel wagi

Stempel der Übergangsbahnhöfe auf andere Bahnen
Stempel stacyi zdawczych na inne koleje

1

*) Füllt der Absender aus, falls er selbst ladet.
*) Wpisuje nadawca, jeżeli sam ładuje.

BEMERKUNG: Die stark umrahmten Teile des Frachtbriefs füllt der Absender aus.
UWAGA: Części listu przewozowego obwiedzione grubymi liniami wypełnia nadawca.

Bemerkung: Die Rückseite der Vordrucke ist mit einer Pausmasse zu überziehen.

Anlage D 1 — Załącznik
(Zu § 8 der Verkehrsordnung — Do § 8 regulaminu przewozu)

Kontrollstempel der Eisenbahn
Stempel kontr. kolei

FRACHTBRIEFDOPPEL — WTÓRNIK LISTU PRZEWOZOWEGO 2
GEWÖHNLICHE FRACHT — PRZESYŁKA ZWYCZAJNA

Versandbahnhof (Stempel)
Stacja nadania (stempel)

Die Beförderung erfolgt auf Grund der Verkehrsordnung für die Beförderung von Gütern und der Gütertarife
Przewóz odbywa się na podstawie Regulaminu przewozu przesyłek towarowych oraz taryf towarowych

№

WAGEN — WAGON

Nummer *) Numer *)	Eigentumsmerkmal*) Cecha własności *)	Gattung *) Rodzaj *)	Ladegewicht, Ladefläche, Bodenanzahl Ładowność, powierzchnia, ilość pięter

Bestimmungsbahnhof
Stacja przeznaczenia

Bestimmungsort, wenn er ein anderer ist, als der Bestimmungsbahnhof
Miejsce dostarczenia, jeżeli ono znajduje się poza stacją przeznaczenia

Empfänger und seine Anschrift
Odbiorca i jego adres

Zeichen Cechy	Nummern Numery	Anzahl Ilość	Verpackung Opakowanie	BEZEICHNUNG DES GUTES NAZWA TOWARU	Gewicht des Absenders-kg Waga nadawcy kg	Gewicht der Eisenbahn-kg Waga kolei kg	

Vom Absender vorgeschriebener Beförderungsweg, Tarif
Żądana przez nadawcę droga przewozu, taryfa

In der Verkehrsordnung und in den Tarifen vorgesehene Erklärungen des Absenders. Aufzählung der Beilagen.
Oświadczenia nadawcy przewidziane w Regulaminie przewozu i taryfach. Wyszczególnienie załączonych dokumentów.

Der Absender bezahlt
Nadawca opłaca

den / dn. .... / .... 19....

Angabe des Interesses an der Lieferung (in Buchstaben)
Deklaracja wartości dostawy (słowami)

Der Empfänger zahlt
Odbiorca płaci

Absender, seine Unterschrift und Anschrift
Nadawca, jego podpis i adres

Barvorschuss (in Buchstaben) — Zaliczka w gotowiźnie (słowami)

Nachnahme (in Buchstaben) — Zaliczenie (słowami)

Vermerke des Absenders f. d. Empfänger (f. d. Eisenbahn unverbindlich)
Uwagi nadawcy dla odbiorcy (nie wiążące kolei)

Vom Absender bezahlt Nadawca zapłacił	Nr. des Nachnahmebegleitscheins Nr. przekazu zaliczeniowego	Für kg, Stückzahl m³ Za kg, sztuk, m³	Klasse Klasa	Frachtsatz Stawka
	Gebühr für die Angabe des Interesses an der Lieferung . . . . Opłata za deklarację wartości dostawy			
	Barvorschussgebühr — Prowizja za zaliczkę w gotowiźnie . . .			
	Nachnahmegebühr — Prowizja za zaliczenie			
	Stempelgebühr — Opłata stemplowa			
	Fracht — Przewoźne (km ....)			

Nachträgliche Verfügung des Absenders:
Dodatkowe zlecenie nadawcy:

Nachträgliche Verfügung angenommen
(Stempel des Versandbahnhofs)
Dodatkowe zlecenie przyjęto:
(Stempel stacji nadania)

Stempel des Versandbahnhofs
Stempel stacji nadania

Wiegestempel
Stempel wagi

Frachtbriefdoppel
(Erhält der Absender)
Wtórnik listu przewozowego
(Otrzymuje nadawca)
2

*) Füllt der Absender aus, falls er selbst ladet.
*) Wpisuje nadawca, jeżeli sam ładuje.

BEMERKUNG: Die stark umrahmten Teile füllt der Absender aus.
UWAGA: Części listu przewozowego obwiedzione grubymi liniamy wypełnia nadawca.

Anlage E — Załącznik

(Zu § 6 der Verkehrsordnung — Do § 6 regulaminu przewozu)

Kontrollstempel der Eisenbahn
Stempel kontr. kolei

FRACHTBRIEF AN DEN INHABER DES FRACHTBRIEFDOPPELS — LIST PRZEWOZOWY NA OKAZICIELA WTÓRNIKA LISTU PRZEWOZOWEGO

GEWÖHNLICHE FRACHT — PRZESYŁKA ZWYCZAJNA

Die Beförderung erfolgt auf Grund der Verkehrsordnung für die Beförderung von Gütern und der Gütertarife
Przewóz odbywa się na podstawie Regulaminu przewozu przesyłek towarowych oraz taryf towarowych

№

Kontrollnr. — Kontrolny Nr.

Versandbahnhof (Stempel) — Stacja nadania (stempel)

WAGEN — WAGON

Nummer *) Numer *)	Eigentumsmerkmal *) Cecha własności *)	Gattung *) Rodzaj *)	Ladegewicht, Ladefläche, Bodenanzahl Ładowność, powierzchnia, ilość pięter

Bestimmungsbahnhof — Stacja przeznaczenia

Vor- und Zuname und Anschrift des Meldeadressaten — Imię nazwisko i adres domicyliata

Zeichen Cechy	Nummern Numery	Anzahl Ilość	Verpackung Opakowanie	BEZEICHNUNG DES GUTES NAZWA TOWARU	Gewicht des Absenders-kg Waga nadawcy kg	Gewicht der Eisenbahn-kg Waga kolei kg	Statistische Nr. des Gutes Nr stat. towaru

Vom Absender vorgeschriebener Beförderungsweg, Tarif
Żądana przez nadawcę droga przewozu, taryfa

In der Verkehrsordnung und in den Tarifen vorgesehene Erklärungen des Absenders. Aufzählung der Beilagen.
Oświadczenia nadawcy przewidziane w Regulaminie przewozu i taryfach. Wyszczególnienie załączonych dokumentów.

Der Absender bezahlt
Nadawca opłaca

Angabe des Interesses an der Lieferung (in Buchstaben)
Deklaracja wartości dostawy (słowami)

Nachnahme (in Buchstaben) — Zaliczenie (słowami)

Der Empfänger zahlt
Odbiorca płaci

den .... / .... 19....
dn.

Absender, seine Unterschrift und Anschrift
Nadawca, jego podpis i adres

Vermerke des Absenders f. d. Empfänger (f. d. Eisenbahn unverbindlich)
Uwagi nadawcy dla odbiorcy (nie wiążące kolei)

Vom Absender bezahlt Nadawca zapłacił	Nr. des Nachnahmebegleitscheins Nr. przekazu zaliczeniowego	Für kg, Stückzahl m^3 Za kg, sztuk, m^3	Klasse Klasa	Frachtsatz Stawka
	Gebühr für die Angabe des Interesses an der Lieferung . . . . Opłata za deklarację wartości dostawy			
	Nachnahmegebühr — Prowizja za zaliczenie			
	Stempelgebühr — Opłata stemplowa			
	Fracht — Przewoźne (km ....)			

Benachrichtigt
Zawiadomiono
am
dn.

Lagergeld
Składowe od
vom
dn.

Wagenstandgeld
Postojowe od
vom ... Stunde
dn. ... godz.

Sendung abgeliefert
Przesyłkę wydano
am
dn. ...... / ...... 19....
Stunde
godz.

Stempel des Bestimmungsbahnhofs
Stempel stacji przeznaczenia

Empfangsnr.
Nr przybycia

Stempel der Ausgabekasse
Stempel kasy wydania

Stempel des Versandbahnhofs
Stempel stacji nadania

Wiegestempel
Stempel wagi

Stempel der Übergangsbahnhöfe auf andere Bahnen
Stempel stacyi zdawczych na inne koleje

*) Füllt der Absender aus, falls er selbst ladet.
*) Wpisuje nadawca, jeżeli sam ładuje.

BEMERKUNG: Die stark umrahmten Teile des Frachtbriefs füllt der Absender aus.
UWAGA: Części listu przewozowego obwiedzione grubymi liniami wypełnia nadawca.

Anlage — Załącznik E1

(Zu § 8 der Verkehrsordnung — Do § 8 regulaminu przewozu)

Kontrollstempel der Eisenbahn
Stempel kontr. kolei

DOPPEL DES FRACHTBRIEFS AN DEN INHABER — WTÓRNIK LISTU PRZEWOZOWEGO NA OKAZICIELA

GEWÖHNLICHE FRACHT — PRZESYŁKA ZWYCZAJNA

Die Beförderung erfolgt auf Grund der Verkehrsordnung für die Beförderung von Gütern und der Gütertarife
Przewóz odbywa się na podstawie Regulaminu przewozu przesyłek towarowych oraz taryf towarowych

№	Kontrollnr — Kontrolny Nr.	Versandbahnhof (Stempel) — Stacja nadania (stempel)

WAGEN — WAGON				Bestimmungsbahnhof — Stacja przeznaczenia
Nummer *) Numer *)	Eigentumsmerkmal*) Cecha własności *)	Gattung *) Rodzaj *)	Ladegewicht, Ladefläche, Bodenanzahl Ładowność, powierzchnia, ilość pięter	Vor- und Zuname und Anschrift des Meldeadressaten — Imię nazwisko i adres domicyliata

Zeichen Cechy	Nummern Numery	Anzahl Ilość	Verpackung Opakowanie	BEZEICHNUNG DES GUTES NAZWA TOWARU	Gewicht des Absenders-kg Waga nadawcy kg	Gewicht der Eisenbahn-kg Waga kolei kg	

Vom Absender vorgeschriebener Beförderungsweg, Tarif
Żądana przez nadawcę droga przewozu, taryfa

In der Verkehrsordnung und in den Tarifen vorgesehene Erklärungen des Absenders. Aufzählung der Beilagen.
Oświadczenia nadawcy przewidziane w Regulaminie przewozu i taryfach. Wyszczególnienie załączonych dokumentów.

Der Absender bezahlt
Nadawca opłaca

Angabe des Interesses an der Lieferung (in Buchstaben)
Deklaracja wartości dostawy (słowami)

Nachnahme (in Buchstaben) — Zaliczenie (słowami)

Der Empfänger zahlt
Odbiorca płaci

Vom Absender bezahlt Nadawca zapłacił	Nr. des Nachnahmebegleitscheins Nr. przekazu zaliczeniowego	Für kg, Stückzahl, m³ Za kg, sztuk, m³	Klasse Klasa	Frachtsatz Stawka
	Gebühr für die Angabe des Interesses an der Lieferung . . . . Opłata za deklarację wartości dostawy			
	Nachnahmegebühr — Prowizja za zaliczenie			
	Stempelgebühr — Opłata stemplowa			
	Fracht — Przewoźne (km ....)			

.... den / dn. .... / .... 19....

Absender und seine Anschrift
Nadawca i jego adres

Vermerke des Absenders f. d. Empfänger (f. d. Eisenbahn unverbindlich)
Uwagi nadawcy dla odbiorcy (nie wiążące kolei)

Bei der Auflieferung erhoben
Pobrano przy nadaniu (in Buchstaben — słowami)

(Kassenstempel auf der Rückseite) (Stempel kasy na odwrocie) — Unterschrift des Kassenbeamten Podpis kasjera

Bei der Ablieferung erhoben
Pobrano przy wydaniu (in Buchstaben — słowami)

(Kassenstempel auf der Rückseite) (Stempel kasy na odwrocie) — Unterschrift des Kassenbeamten Podpis kasjera

Nachträgliche Verfügung: — Dodatkowe zlecenie:

Stempel des Versandbahnhofs Stempel stacji nadania	Wiegestempel Stempel wagi	Doppel angefertigt Wtórnik sporządzono am dnia .... Unterschrift Podpis	Nachträgliche Verfügung angenommen (Stempel des Versandbahnhofs) Dodatkowe zlecenie przyjęto: (Stempel stacji nadania)

Bemerkung: Die Vordrucke sind auf weißem Papier mit einem gelbfarbigen Netz auf der Vorderseite zu drucken.

Bestätige den Empfang der Sendung
Potwierdzam odbiór przesyłki

.... den .... 19.....
dn.

....

(Empfänger, seine Unterschrift und Anschrift)
(Odbiorca, jego podpis i adres)

Anlage F
(Zu § 8 der Verkehrsordnung)

Bahnhof ....

**Bescheinigung über die Aufgabe
der Sendung mit einem Frachtbrief an den Inhaber des Frachtbriefdoppels.**

H. (Name des Absenders) .... hat auf dem Bahnhof ....

am .... 19........ nach ....

mit Eilfrachtbrief*) / Frachtbrief*) an den Inhaber des Frachtbriefdoppels nachstehende Sendung aufgegeben:

Bezeichnung des Gutes ....

Zeichen und Nummern oder Wagennr. ....

Stückzahl .... Gewicht in kg ....

Verpackung .... Höhe der Nachnahme ....

Meldeadressat .... in ....

Der Absender hat .... als Kosten vorausgezahlt.

Diese Bescheinigung berechtigt nicht zur Verfügung über die Sendung und dient nur für die in der Verkehrsordnung für die Beförderung von Gütern bestimmten Zwecke.

.........................., den .... 19.....

Tagesstempel des Versandbahnhofs

....
(Unterschrift)

*) Das nicht Zutreffende ist zu streichen.

Anlage G

(Zu § 12 der Verkehrsordnung)

Fehlen oder Mängel der Verpackung.

Allgemeine Erklärung.

Der Bahnhof .... der .... Eisenbahn übernimmt vom heutigen Tage an auf mein Ersuchen die nachbezeichneten Güter, die von mir zur Beförderung aufgegeben werden:

....

....

....

Ich erkenne hiermit an, daß diese Güter, wenn sie von einem Frachtbrief begleitet sind, der einen Hinweis auf diese allgemeine Erklärung enthält:

unverpackt*)

in der nachfolgend beschriebenen mangelhaften Verpackung*)

....

....

....

aufgegeben sind.

...., den .... 19......

....

(Unterschrift)

*) Das nicht Zutreffende ist zu streichen.

Anlage H
(Zu § 21 der Verkehrsordnung)

Nachträgliche Verfügung.

Den Bahnhof .... der .... Bahn ersuche ich folgende Änderungen des Frachtvertrags bei der nachstehend bezeichneten Sendung durchzuführen:

Zeichen und Nummern oder Wagennr.	Anzahl	Verpackung	Bezeichnung des Gutes	Gewicht in kg

Die mit namentlichem — Eilfrachtbrief / Frachtbrief — an den Inhaber Nr. ....
vom .... 19........ an ....
in .... aufgegeben wurde:

1. die Sendung auf dem Versandbahnhof an .... zurückzugeben;
2. zwecks Abwartung weiterer Verfügungen unterwegs anzuhalten;
3. in Erwartung weiterer Verfügungen nicht abzuliefern;
4. abzuliefern an ....
   in (Anschrift) .... Bahnhof der .... Eisenbahn;
5. abzuliefern nur gegen Bezahlung einer Nachnahme von ....
   (in Buchstaben)
   ....
   (in Buchstaben)
6. abzuliefern nicht gegen Bezahlung der im Frachtbrief angegebenen Nachnahme, sondern gegen Bezahlung einer Nachnahme von ....
   (in Buchstaben)
7. abzuliefern ohne Erhebung einer Nachnahme;
8. abzuliefern franko ....;
9. ....
   (andere in der Verkehrsordnung oder im Tarif vorgesehenen Verfügungen)

Gleichzeitig beantrage ich telegraphische / fernmündliche Übersendung der Benachrichtigung über diese Verfügung.

.... , den .... 19........

(Unterschrift)

Das nicht Zutreffende ist zu streichen.

An den Bahnhof .... der .... Eisenbahn.

Vorstehende Verfügung des Berechtigten wird zur Ausführung unter Beachtung der Vorschriften des § 22 der Verkehrsordnung für die Beförderung von Gütern übersandt.

Diese Verfügungen wurden auf dem vom Berechtigten vorgelegten Frachtbriefdoppel wiederholt. Die dem Absender ausgegebene Nachnahmebescheinigung wurde berichtigt. / eingezogen. Diese Erklärung bezieht sich auf unser Telegramm / Ferngespräch vom .... Nr. ....

Bahnhofstempel

.... , den .... 19........

....

(Unterschrift)

Anlage J
(Zu § 52 der Verkehrsordnung)

Vorschriften für die Beförderung von Privatwagen

§ 1

Allgemeine Vorschriften. Begriff der Privatwagen

1. — Die Beförderung leerer und beladener Privatwagen erfolgt nach den Bedingungen der Verkehrsordnung, sofern die Vorschriften dieser Anlage nichts anderes bestimmen.

2. — Als Privatwagen gelten die Wagen, die auf Grund eines besonderen Vertrags auf den Namen eines Privaten (Einzelperson, juristischen Person, Firma oder öffentlichen Amtes) in den Wagenpark einer Eisenbahn eingestellt und mit einer besonderen Bezeichnung versehen sind. Diese Wagen können Eigentum dessen sein, der sie in den Wagenpark einer Eisenbahn einstellt, oder auch durch diesen zur ausschließlichen Benutzung von der Eisenbahn oder einem Dritten gemietet sein. Bei Anwendung dieser Vorschriften gilt als Eigentümer des Privatwagens, wer die Einstellung erwirkt hat.

3. — Solche Wagen sind:

a) Kesselwagen, Tankwagen, Behälterwagen, Wagen mit dauerhaft befestigten Fässern, Behältern, Bottichen, Steinzeug- oder anderen Gefäßen;

b) sonstige Wagen, die zur Beförderung genau bestimmter Güter eingerichtet sind, z. B. Kühlwagen für die Beförderung von Fleisch, Milch, Fischen, Bierwagen für die Beförderung von Bier, Wagen für die Beförderung von Geflügel, Vieh und dgl., Wagen mit Heiz- oder Kühlvorrichtungen, Wagen mit Motoren zum Pumpenantrieb, Wagen mit Verbrennungsmotoren und dgl.;

c) gewöhnliche Wagen: gedeckte und offene Wagen, Rungenwagen und dgl., ohne besondere Einrichtungen.

Auf jedem der vorstehend unter a) und b) genannten Privatwagen müssen folgende Anschriften vorhanden sein:

(1) Eigentumsmerkmal der Bahn, in deren Wagenpark der Wagen eingestellt wurde,

(2) Nummer des Wagens, Wagenserie sowie das Zeichen P (Privatwagen),

(3) Name der Einzelperson, juristischen Person, Firma oder des öffentlichen Amtes, die den Wagen in den Eisenbahnpark eingestellt hat,

(4) Name des Heimatbahnhofs,

(5) Bezeichnung des Gutes, für dessen Beförderung der Wagen bestimmt ist,

(6) andere, nach den Eisenbahnvorschriften erforderliche Anschriften.

In derselben Weise müssen auch die im Absatz c) genannten Privatwagen bezeichnet sein mit Ausnahme der Wagen, die Eigentum der Eisenbahn sind und an Private vermietet sind, die statt des Zeichens P das Zeichen W (von der Eisenbahn gemieteter Wagen) erhalten.

4. — Die Eisenbahn, in deren Wagenpark der Wagen eingestellt ist, hat allein zu entscheiden, ob nach den vorstehenden Vorschriften der Wagen im Verkehr zuzulassen ist.

§ 2

Verfügungsrecht

1. — Das Verfügungsrecht über einen Privatwagen steht grundsätzlich dem Einsteller zu.

2. — Der Absender eines leeren oder beladenen Privatwagens, der nicht Einsteller dieses Wagens ist, muß dem Versandbahnhof zugleich mit dem Frachtbrief eine schriftliche Erklärung des Wageneinstellers übergeben, in der dieser sich mit der beabsichtigten Beförderung des Wagens einverstanden erklärt. Die Eisenbahn kann auf diese schriftliche Erklärung verzichten, wenn der Versandbahnhof des leeren oder beladenen Wagens derjenigen Verwaltung angehört, bei welcher der Wagen eingestellt ist, und wenn der Einsteller damit einverstanden ist. Diese Zustimmung muß der einstellenden Eisenbahn schriftlich mitgeteilt werden und kann sich entweder auf einen Teil oder die Gesamtzahl der auf den Namen des betreffenden Einstellers eingestellten Wagen beziehen.

Eine Erklärung des Einstellers ist nicht erforderlich, wenn ein von ihm leer zur Beladung aufgelieferter Wagen vom Empfänger auf dem Bahnhof, in dem er leer eingelaufen ist, beladen zur Beförderung übergeben wird.

Der Absender eines leeren Wagens kann ohne Einverständnis des Einstellers den Frachtvertrag nicht abändern.

3. — Wird ein leerer oder beladener Privatwagen von einem Absender, der nicht zugleich Einsteller des Wagens ist, zur Beförderung übergeben, so ruht vorbehaltlich der Vorschrift des § 3 Ziff. 5 das Verfügungsrecht des Einstellers für die Dauer der Beförderung.

4. — Verfügt der Einsteller nichts anderes, so ist der Empfänger einer in einem Privatwagen angekommenen Sendung berechtigt, den leeren oder beladenen Wagen an den Einsteller nach dem Heimatbahnhof zurückzusenden.

5. — Wenn der Einsteller nichts anderes verfügt und der Empfänger von dem ihm nach Ziff. 4 zustehenden Recht keinen Gebrauch macht, ist die Eisenbahn berechtigt, den Wagen nach Entladung ohne weiteres auf Kosten des Einstellers mit einem auf seinen Namen und an seine Anschrift lautenden Frachtbrief an den Heimatbahnhof zurückzusenden.

Diese Vorschrift gilt auch für leer zur Beladung angekommene und vom Empfänger nicht binnen acht Tagen nach der Ankunft beladen aufgegebene Privatwagen, wenn der Einsteller vor Ablauf der Frist nichts anderes verfügt hat.

Die Vorschriften dieser Ziffer gelten nicht für Wagen, die auf Privatanschlußgleisen stehen.

§ 3

Beförderungsbedingungen für Privatwagen

1. — Die leeren Privatwagen sind mit namentlichem Frachtbrief zur Beförderung aufzuliefern.

2. — Der Absender hat im Frachtbrief außer den in der Verkehrsordnung vorgeschriebenen Eintragungen folgende Angaben zu machen:

a) bei leeren Wagen in der Spalte „Bezeichnung des Gutes" die Bezeichnung „leerer Wagen" mit der Angabe der Ursache der leeren Beförderung (z. B.: „Zur Beladung von ......" (anzugeben das Gut, für dessen Beförderung der Wagen bestimmt ist) oder „leer zurück" oder „zur terminmäßigen Untersuchung" oder „nach der terminmäßigen Untersuchung zurück nach dem Heimatbahnhof", „zur Ausbesserung" oder „nach der Ausbesserung zurück nach dem Heimatbahnhof");

b) bei leeren oder beladenen Wagen in der Spalte „Eigentumsmerkmal": die Bahn, die den Wagen eingestellt hat, Nummer, Serie, das Zeichen [P] oder (W) sowie den Heimatbahnhof des Wagens.

3. — Der Privatwagen darf nur zur Beförderung derjenigen Güter benutzt werden, für die er bestimmt ist.

4. — Ist ein Privatwagen mit besonderen Einrichtungen (Kühlvorrichtungen, Wasserbehältern, maschinellen Einrichtungen und dgl.) versehen, so hat der Absender oder der Empfänger für die Bedienung dieser Einrichtungen zu sorgen.

Besitzen Privatwagen an den Achsen angebrachte Antriebsvorrichtungen, so ist bei einem Antrag, sie in Betrieb zu setzen, im Frachtbrief in der Spalte „Bezeichnung des Gutes" der Vermerk einzutragen: „Kraftabnahme von Wagenachse verlangt". Die Eisenbahn ist berechtigt für die Benutzung der Triebkraft von der Wagenachse die tarifmäßige Gebühr zu erheben.

5. — Wird ein leer zur Beladung aufgelieferter Wagen unterwegs so beschädigt, daß er nach dem Ermessen der Eisenbahn nur noch in leerem Zustand weiterlaufen kann, so hat der Bahnhof, auf dem die Beschädigung festgestellt wird, den Wagen auszusetzen und sofort auf Kosten des Einstellers dessen Anweisung unmittelbar durch Privattelegramm einzuholen. Ist der Einsteller nicht zugleich Absender des Wagens, so hat der Bahnhof, auf dem die Beschädigung festgestellt wurde, auch den Absender durch Vermittlung des Versandbahnhofs zu benachrichtigen.

Erteilt der Einsteller binnen acht Tagen nach Absendung des Telegramms keine Anweisung, so ist die Eisenbahn berechtigt, den Wagen ohne weiteres mit einem auf den Namen und die Anschrift des Einstellers lautenden Frachtbrief an den Heimatbahnhof zurückzusenden. Die Gründe für die Zurücksendung des Wagens sind im Frachtbrief zu vermerken.

Die Beförderungskosten und die sonstigen bis zum Aussetzungsbahnhof aufgelaufenen Kosten sowie die Kosten, die sich aus der Ausführung der Anweisung des Einstellers oder daraus ergeben, daß die Eisenbahn den Wagen von sich aus an den Heimatbahnhof zurücksendet, haften an der Sendung.

Die Rechte des Einstellers nach den Vorschriften des nachstehenden § 5 bleiben gewahrt, wenn die Aussetzung des Wagens durch die Eisenbahn verschuldet worden ist.

Die Vorschriften dieser Ziffer gelten auch:

a) für leer zur Beladung aufgelieferte oder leer zurücklaufende Wagen, die unterwegs durch eine Beschädigung laufunfähig werden. Leer zurücklaufende Wagen, die unterwegs beschädigt werden, ohne dadurch laufunfähig zu werden, sind an ihren Bestimmungsbahnhof weiterzuleiten;

b) für beladene Wagen, die infolge einer Beschädigung laufunfähig oder zur Weiterbeförderung der Sendung ungeeignet werden. In diesem Falle hat die Eisenbahn, sofern sie es nicht vorzieht, den

Wagen umzuladen, die Anweisung des Absenders darüber einzuholen, was mit der Sendung zu geschehen hat. Handelt es sich um leicht verderbliche Sendungen, so ist die Eisenbahn berechtigt, sie ohne weiteres bestmöglichst zu verkaufen; der Absender ist hiervon telegraphisch auf seine Kosten zu benachrichtigen. Ist die Sendung von Amts wegen oder auf Verlangen des Absenders umgeladen oder ist sie verkauft worden, so hat die Eisenbahn den Einsteller um Verfügung über den Wagen zu ersuchen.

Die Verfügung des Einstellers braucht nicht eingeholt zu werden, wenn es sich nur um geringfügige Ausbesserungen zur Wiederherstellung der Lauf- oder Verwendungsfähigkeit des Wagens handelt und die Eisenbahn sie auf eigene Kosten ausführt.

§ 4

Ausschluß von Nachnahmen, Barvorschüssen und der Angabe des Interesses an der Lieferung

1. — Sendungen von leeren Privatwagen dürfen weder mit Nachnahmen noch mit Barvorschüssen belastet werden. Jedoch kann die Eisenbahn sie mit den Vorfrachten und allgemein mit allen ihr entstehenden Kosten belästen.

2. — Bei Beförderung von leeren Privatwagen ist eine Angabe des Interesses an der Lieferung unzulässig.

§ 5

Haftung

1. — Für die Überschreitung der Lieferfrist eines mit dem Zeichen |**P**| versehenen leeren Wagens haftet die Eisenbahn nur gegenüber dem Einsteller.

Die Lieferfristen ruhen während der Zeit des Stillstands des Wagens bei Beschädigungen, die eine Fortsetzung der Beförderung verhindern.

Für die Überschreitung der Lieferfrist eines mit dem Zeichen (W) versehenen leeren Wagens haftet die Eisenbahn nicht.

2. — Bei Überschreitung der Lieferfrist für Sendungen, die in Privatwagen verladen sind, wird für verspätete Zustellung des Wagens keine Haftung übernommen.

3. — Bei Verlust oder Beschädigung eines Privatwagens oder bei Verlust seiner Bestandteile haftet die Eisenbahn nur gegenüber dem Einsteller des Wagens.

4. — Bei Verlust oder Zerstörung eines Privatwagens haftet die Eisenbahn nur nach den Bedingungen des Einstellungsvertrags.

5. — Bei Beschädigung eines Privatwagens oder bei Verlust von Bestandteilen hat die Eisenbahn den Tatbestand nach § 43 Ziff. 1 der Verkehrsordnung festzustellen. Wenn der Einsteller des Wagens nachweist, daß der Schaden durch ein Verschulden der Eisenbahn verursacht ist, so hat die Einstellungsbahn dem Einsteller auf sein Verlangen die ihm erwachsenen Wiederherstellungskosten des Wagens unter Ausschluß aller weiteren Ansprüche vorbehaltlich der nachstehenden Vorschriften zu erstatten.

6. — Für den Verlust oder die Beschädigung von losen Wagenbestandteilen haftet die Eisenbahn nur, wenn die Bestandteile auf beiden Wagenlängsseiten oder bei gedeckten Wagen im Wageninnern angeschrieben sind. Die Eisenbahn haftet nicht für den Verlust oder die Beschädigung von losen Geräten.

7. — Die Eisenbahn haftet für Beschädigungen von Gefäßen aus Ton, Glas, Terrakotta usw. nur dann, wenn diese Schäden mit einer anderen Beschädigung des Wagens zusammenhängen, für die nach den vorhergehenden Vorschriften die Eisenbahn haftet.

Sie haftet auch für die Beschädigung von Gefäßen, die im inneren eine Verkleidung (Email, Ebonit usw.) haben, nur dann,wenn das Gefäß selbst Spuren einer äußeren Beschädigung aufweist, für welche die Eisenbahn haftet.

8. — Die Eisenbahn haftet nicht für Beschädigungen des Wagens, die durch Brand oder Explosion verursacht werden.

9. — Der Einsteller haftet für alle Schäden, die der Eisenbahn oder Dritten durch die Sondereinrichtungen (Heiz- und Kühlvorrichtungen usw.) und ihren Betrieb, durch den gestellten Begleiter, durch die im Wagen mitgeführten notwendigen Betriebsmittel für diese Einrichtungen, durch mangelhaften Verschluß oder durch ein sonstiges Ereignis entstehen, das durch die Verwendung oder den Lauf des Wagens verursacht wird. Der Einsteller haftet jedoch nicht, wenn die Schäden auf ein Verschulden der Eisenbahn zurückzuführen sind.

Die Eisenbahn ist berechtigt, vom Einsteller Sicherheitsleistung für die Schadenersatzforderungen zu verlangen, die ihr auf Grund der vorstehenden Vorschriften gegebenenfalls gegen ihn zustehen.

Für die Forderungen aus diesen Schäden steht der Eisenbahn ein Pfandrecht an dem Privatwagen zu.

10. — Für den Stillstand des Wagens während der regelmäßig wiederkehrenden Unterhaltungsarbeiten und während der Dauer der Ausbesserung von Beschädigungen kann der Einsteller keine Entschädigung beanspruchen.

11. — Reklamationen und Klagen auf Grund der obigen Ziffern können nur vom Einsteller erhoben werden. Reklamationen und Klagen nach den Ziffern 4 bis 10 können nur gegen die Einstellungsbahn gerichtet werden.

Herausgeber: Geschäftsstelle des Gesetzblattes und Staatsanzeigers. — Druck von A. Schroth in Danzig.